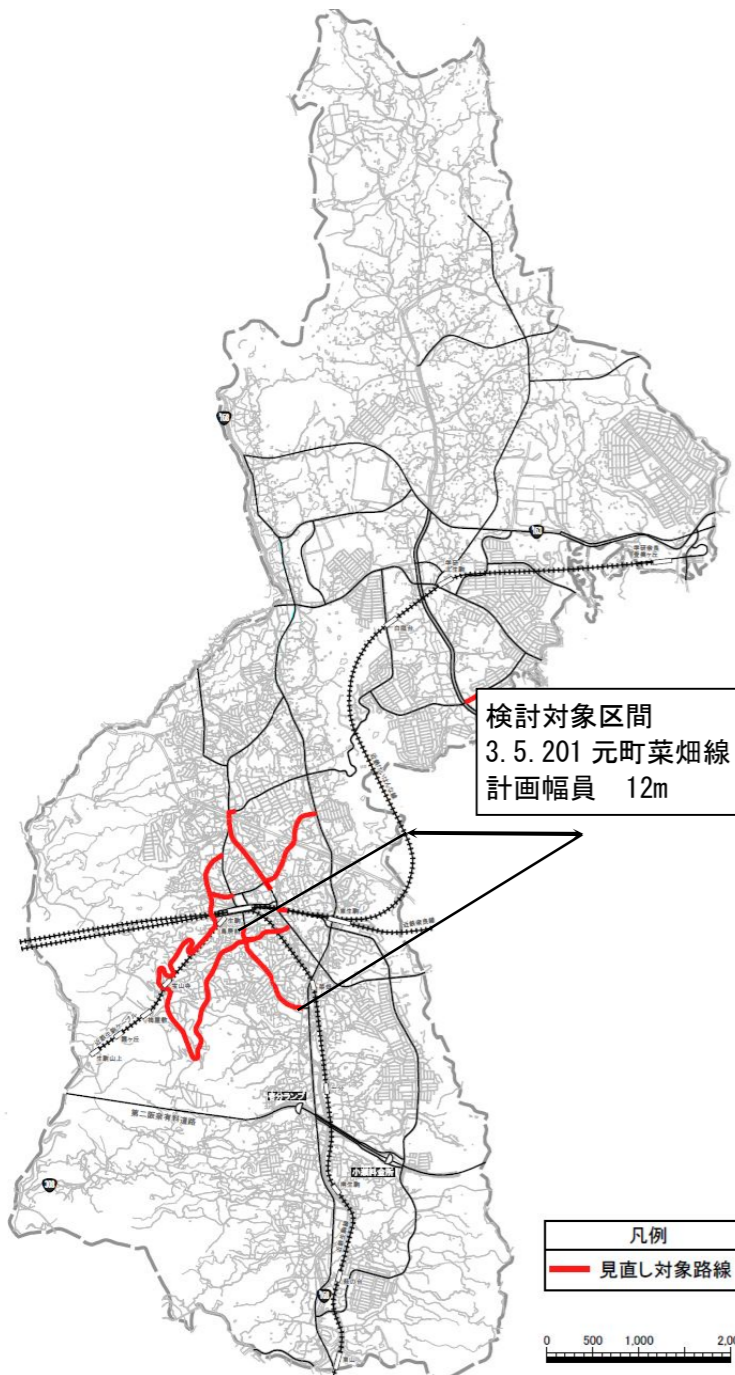


《路線概要》

- ◆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》

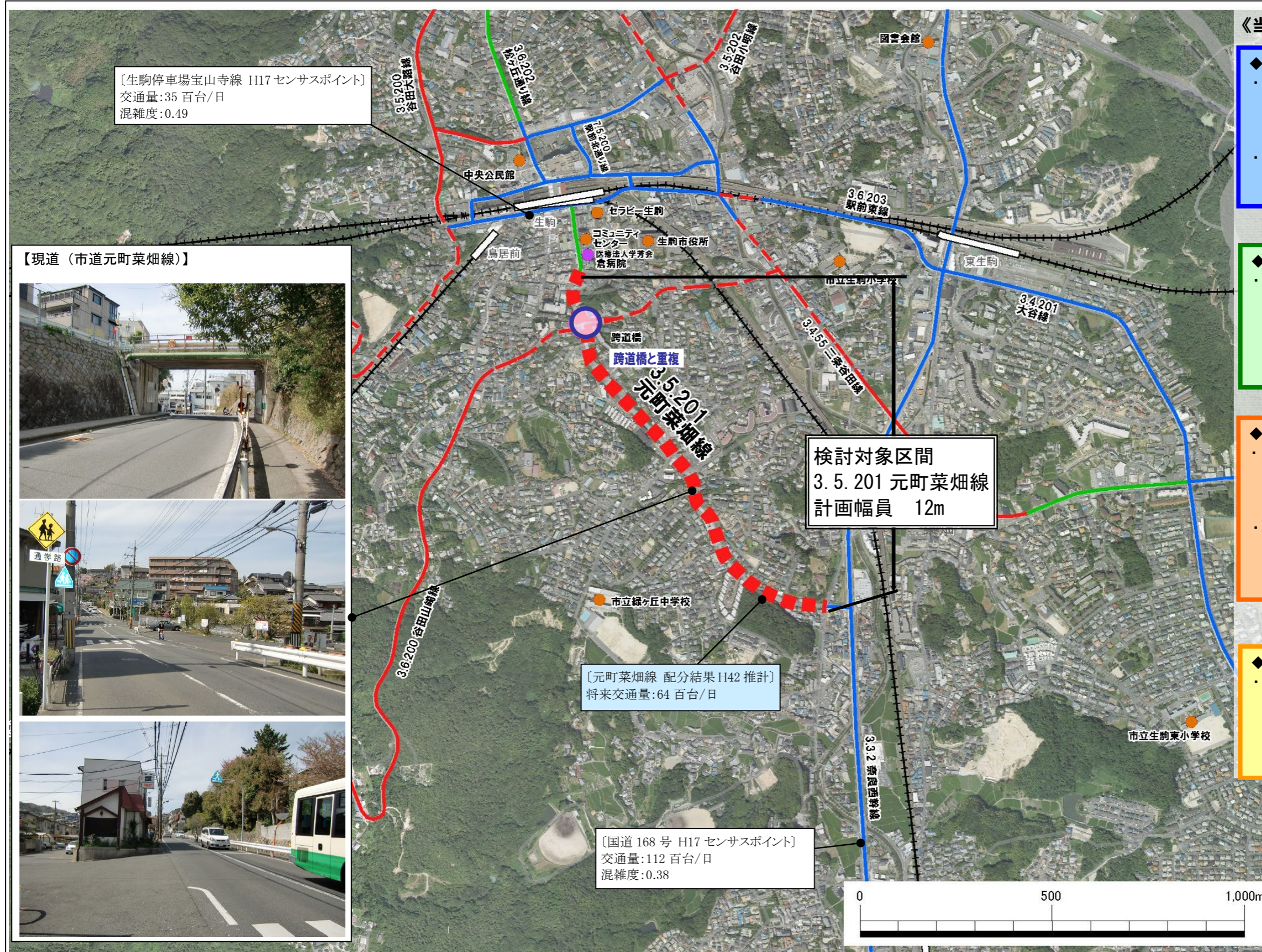
機能分類		必要性検証			代替性検証	
①交通機能	自動車	混雑緩和	当該路線の現道や周辺路線が混雑しているか	—		
			関連計画等における「渋滞箇所」としての指定がされているか	—		
			当該路線又は並行路線の混雑緩和に寄与するか	—		
			将来交通量を踏まえ、自動車のボトルネック踏切の混雑緩和に寄与するか	—		
		ネットワーク	マスタープラン等に位置付けられているか	—		
	歩行者・自転車	安全性	自動車交通の安全性向上に寄与するか	—		
			交通結節点へのアクセス強化に資するか	○	なし	・一部区間で車道幅員が不足。
		ネットワーク	インターチェンジを有する道路にアクセスするか	—		
			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)
			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	—		
		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	都市構造・土地利用の誘導形成	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	—		
		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	—		
			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	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
—	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



《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、旭橋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

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

整備状況は平成 23 年 3 月 31 日現在

【現道 (市道元町菜畑線)】



[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

[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