

《路線概要》

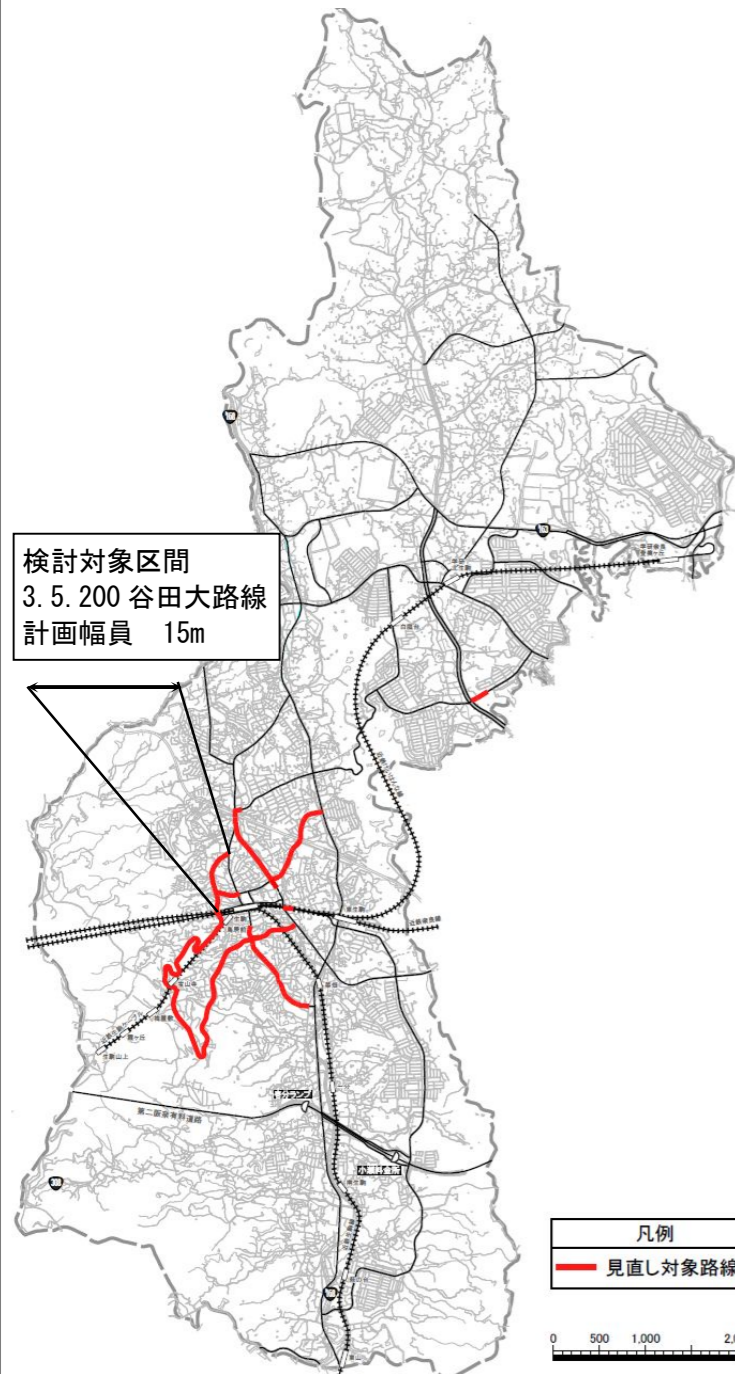
- ◆起点：生駒市元町1丁目
- ◆終点：生駒市俵口町
- ◆検討対象区間：生駒市元町1丁目 ～ 生駒市西松ヶ丘
- ◆計画決定の変遷：

- ◆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そ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 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》



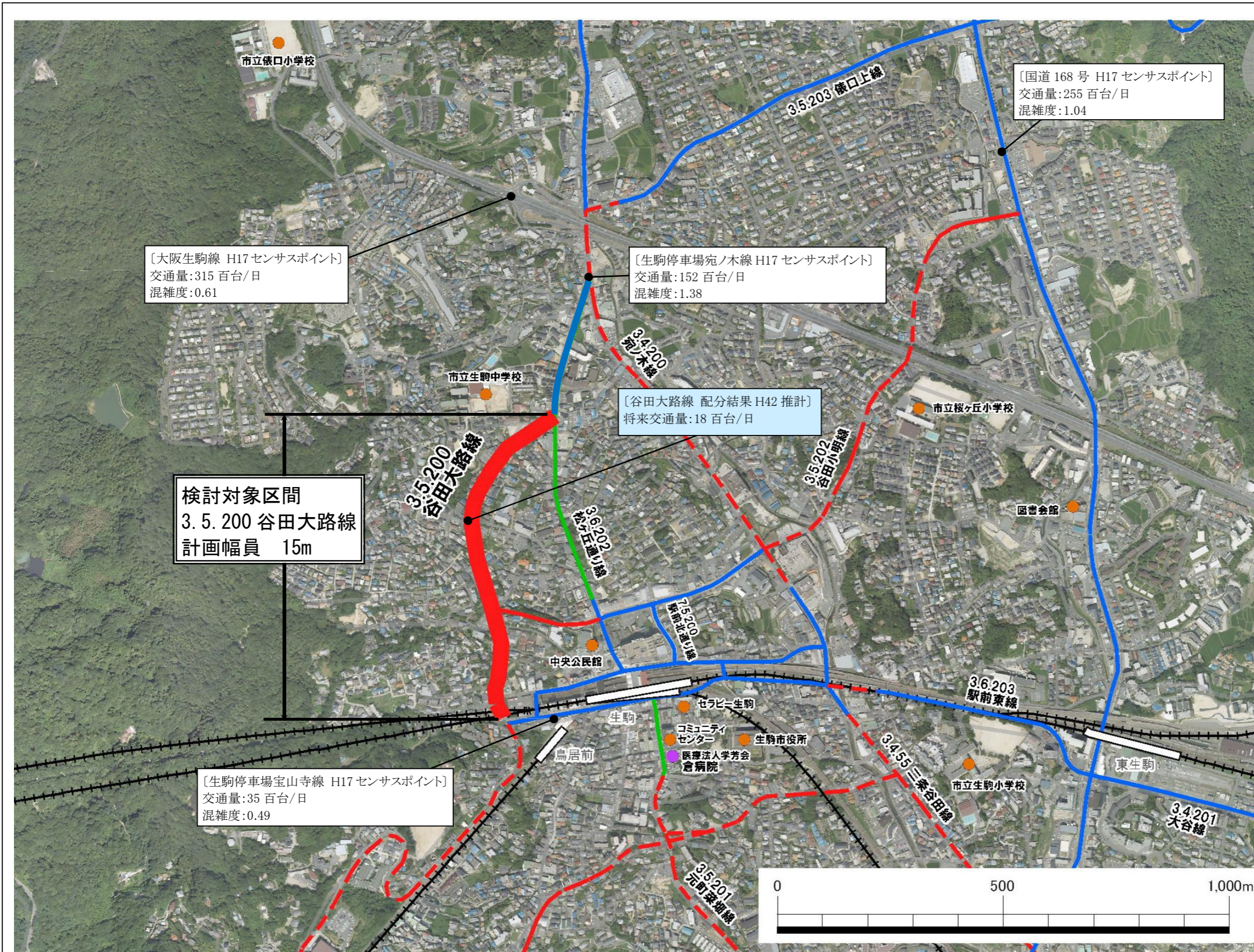
《必要性の検証》

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	—	
			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	○	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	—		
		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)	—	
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	—		
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		—	
		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》

検討結果
廃止

3.5.200 谷田大路線【参考】



◆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。

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