

■交通ネットワーク形成のあり方について（案）

資料 3

1. 広域交通ネットワークの考え方

- 学研連絡道路及び京奈和自動車道が広域主要動線の役割を担う。
 - ・第二京阪道路（北方面）へのアクセスは広域動線としては不要
- 高山地区を基点とした広域アクセスとして、
 - ・京都方面には、高山東西線から精華大通り線経由で精華学研IC、若しくは学研連絡道路経由で山田川ICを利用
 - ・大阪方面には、先端大前交差点から学研連絡道路を利用
 - ・奈良方面には、学研連絡道路経由で山田川ICを利用



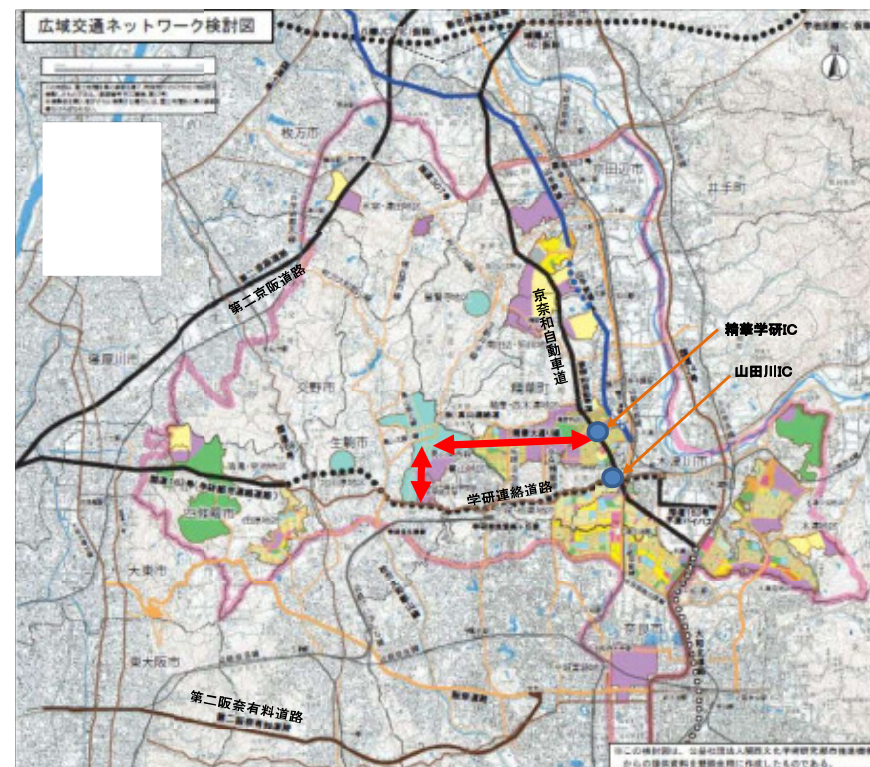
2. 域内交通ネットワークの考え方

- 高山地区と精華・西木津地区を結ぶ「高山東西線」（東西軸）の整備は必要不可欠 **A**—**B**
 - ・クラスター間の連携、拡大中心地区を形成する上で重要な路線
 - ・京都府側の(仮称)高山連絡道の整備も含め、関係機関と広域的な調整を進める。
- 高山東西線を県道枚方大和郡山線まで延伸するルート整備の方向で検討する。 **E**
 - ・先端大前交差点の交通混雑、学研連絡道路の円滑走行の確保
- 南北軸は、既存の「芝庄田線」を活用し延伸する方向で検討する。 **C**
 - ・芝庄田線は学研連絡道路と接続しており、また地区内沿道利用が可能
 - ・第1工区と第2工区との一体化、連携上必要不可欠
 - ・高山南北線は第1工区からの沿道利用が困難であり、また造成計画への影響が高い。 **D**
 - ・高山東西線より北側への延伸は、既存の生駒井手線などと接続する方向で、土地利用計画にあわせ検討する。

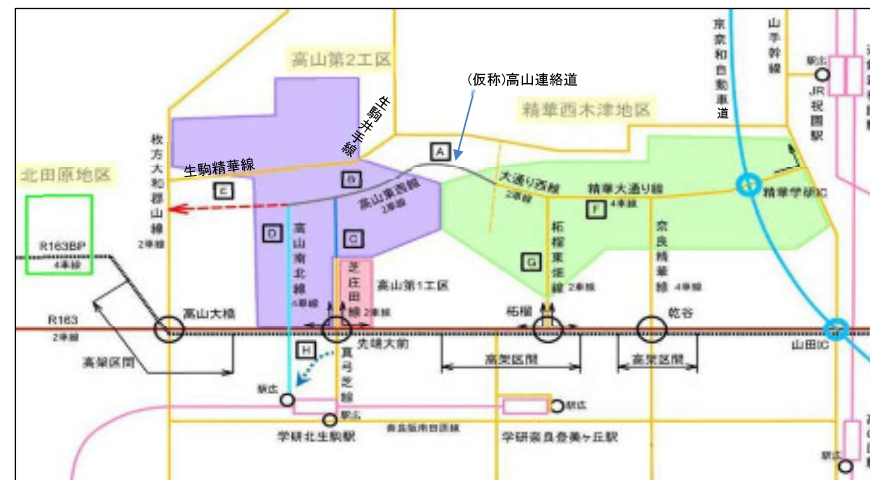
3. 公共交通ネットワークの考え方

- 各駅の役割
 - ・JR祝園駅・近鉄新祝園駅は、主に精華・西木津地区への京都側の玄関口 **F**⇌**駅**
 - ・学研奈良登美ヶ丘駅は、精華・西木津地区への大阪側の玄関口 **G**⇌**駅**
 - ・学研北生駒駅は、主に高山地区の玄関口 **C**⇌**駅**
- 学研北生駒駅までのアクセスは、芝庄田線の活用を中心に検討する。 **C**
 - ・学研連絡道路や学研北生駒駅までのアクセスルート
- ※芝庄田線から学研北生駒駅へのルートは、真弓芝線や奈良阪南田原線の交通混雑の課題もあることから、真弓芝線から駅に至る新たなルートの検討を進める。 **H**
- クラスター間の連絡
 - ・学研北生駒駅からJR祝園駅・近鉄新祝園駅（高山地区と精華・西木津地区）を連絡する公共交通について、関係機関との調整・検討を進める。

【広域交通ネットワーク検討図】



【域内・公共交通ネットワーク検討図】

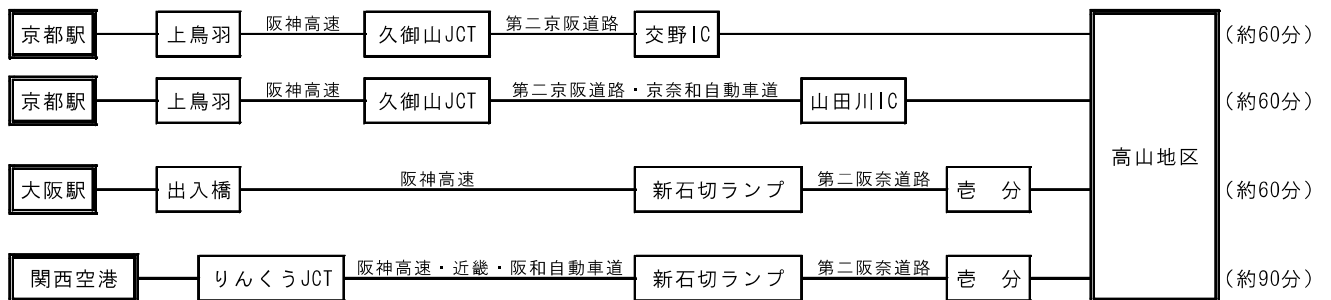


○交通アクセス

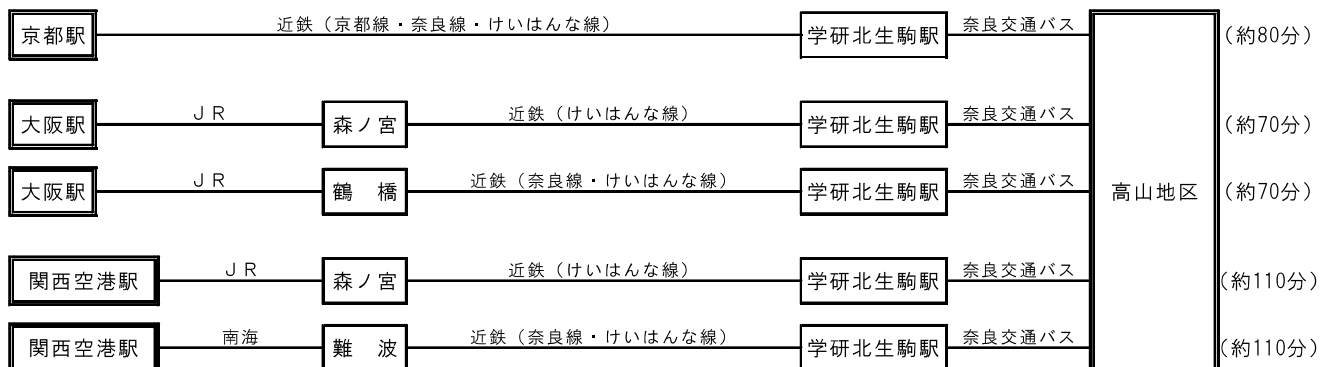


※出典：奈良先端科学技術大学院大学資料より引用

●車



●電車



※関西国際空港を関西空港と表記する。