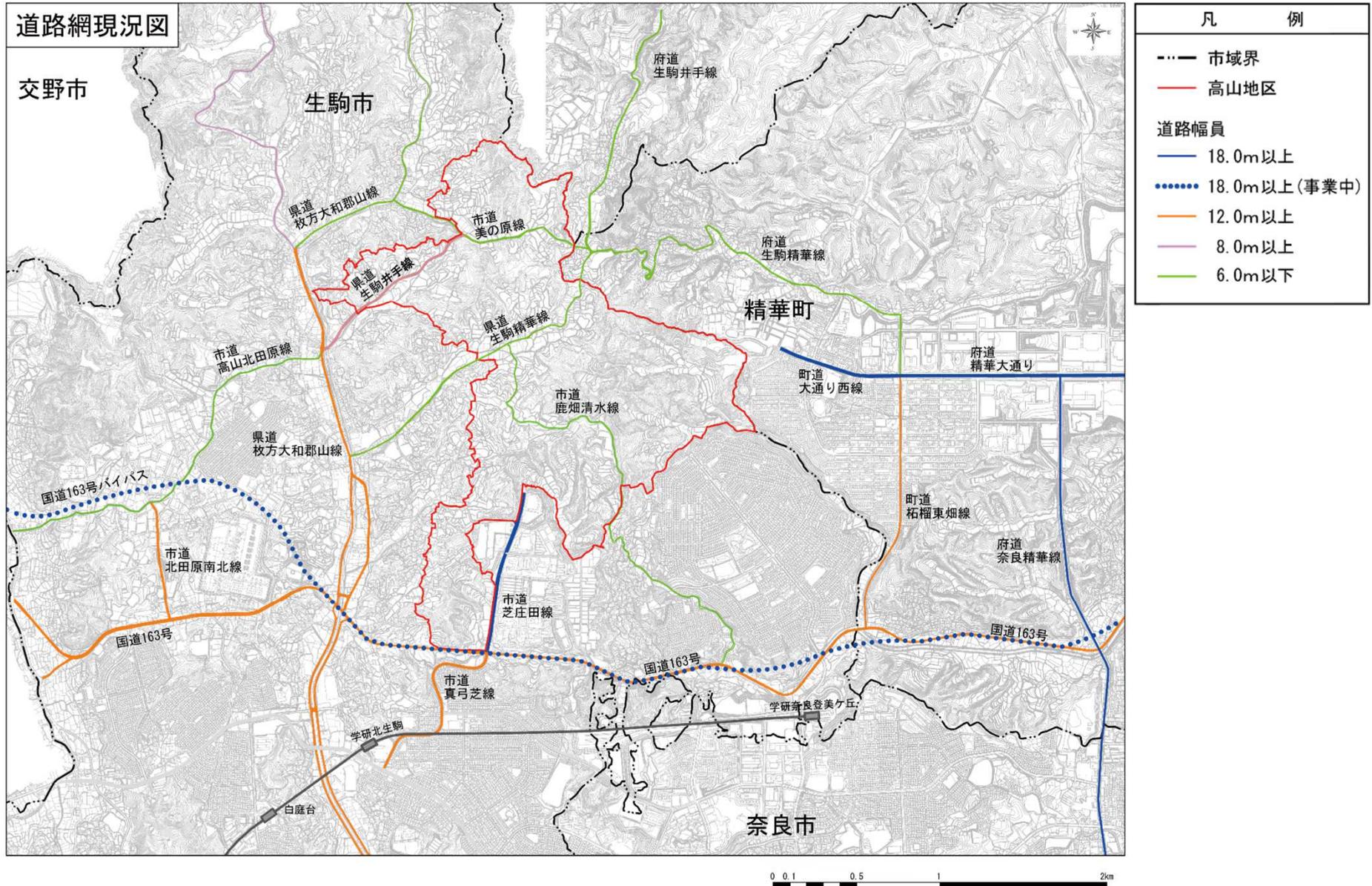


資料4

# 骨格道路の考え方について

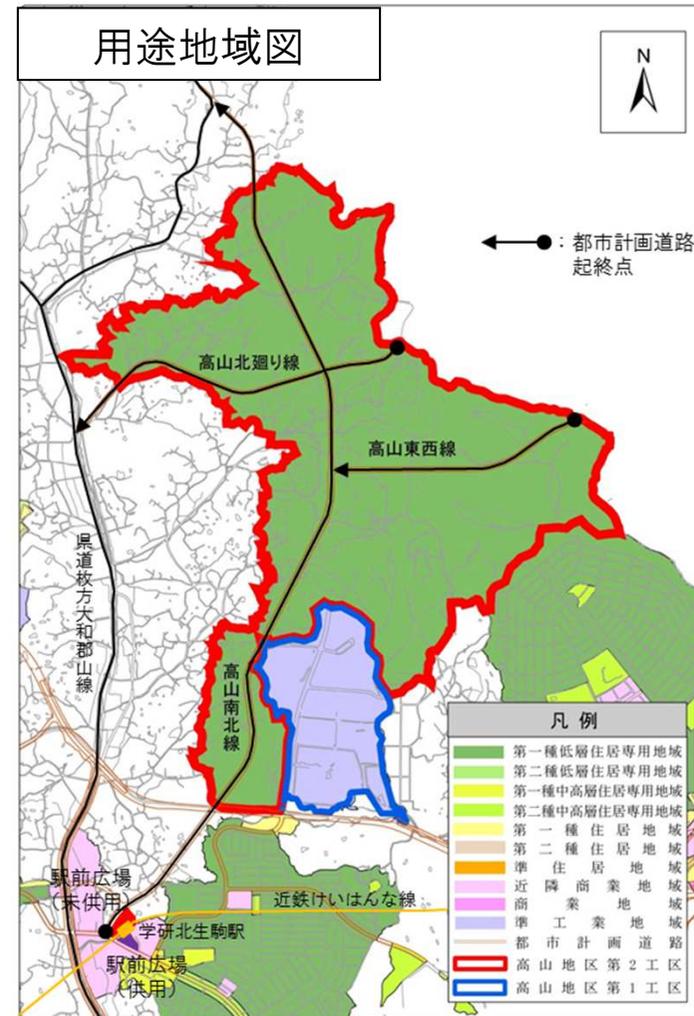
# 道路網現況図



# 現在の都市計画

都市計画の内容		決定権者	告示日
区域区分	市街化区域	奈良県	平成12年 11月10日
市街地 開発事業	土地区画整理事業	奈良県	
促進区域	土地区画整理促進区域	生駒市	
地域地区	第一種低層住居専用地域 (容積率60%、建ぺい率 40%、外壁後退1.5m)	奈良県	平成14年 8月30日
	生産緑地地区	生駒市	
都市施設	高山南北線 (4車線・幅員29m) 駅前広場 (A=約8,950㎡)	奈良県	平成14年 8月30日
	高山東西線 (2車線・幅員22m)	生駒市	
	高山北廻り線 (2車線・幅員18m)	奈良県	

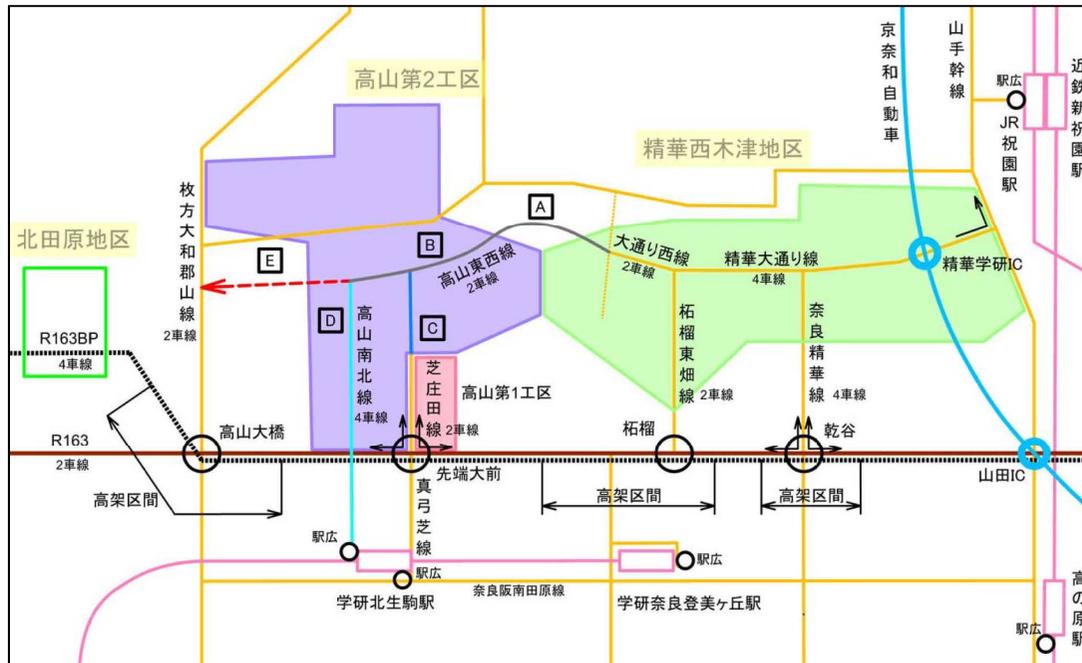
現在の都市計画は、平成12年当時の2万3千人規模の住宅開発計画にあわせた道路計画になっている。



出典：生駒市資料より作成

# 域内交通とクラスター間のネットワーク（第3回有識者懇談会資料より抜粋）

## 「域内交通と周辺道路及びクラスター間の交通ネットワークについて」 （高山地区～精華西木津地区）高山地区～R163BP



※地区内区画道路については、今後の土地利用計画に併せ、沿道利用ができるような配置検討を行う。

想定ルート	クラスター間連絡ルート		高山地区入出ルート		
	A: 東側地区外 精華西木津間	B: 地区内	C: 現道の芝庄田線(先端大前)を 活用した2工区延伸ルート	D: 現都市計画ルート (R163横断部は橋梁)	E: 枚方大和郡山線(県道) までの延伸ルート
車線数	2車線	2車線	2車線	4車線	2車線
区域内道路の役割	・クラスター間の連携		・第1工区と第2工区との一体化 ・先端大などからの沿道利用 ・R163BPから地区内への入出	・R163BPに結節していない高山地区と学研北生駒駅を結ぶ公共交通ルート。 (第1工区、先端大からの沿道利用は困難)	・先端大前交差点の交通処理(主に大阪方面への右折、高規格道路の円滑走行)を勘案したR163BPから地区内への入出補完ルート

# 公共交通（第3回有識者懇談会資料より抜粋）

## ○公共交通（バスルート）

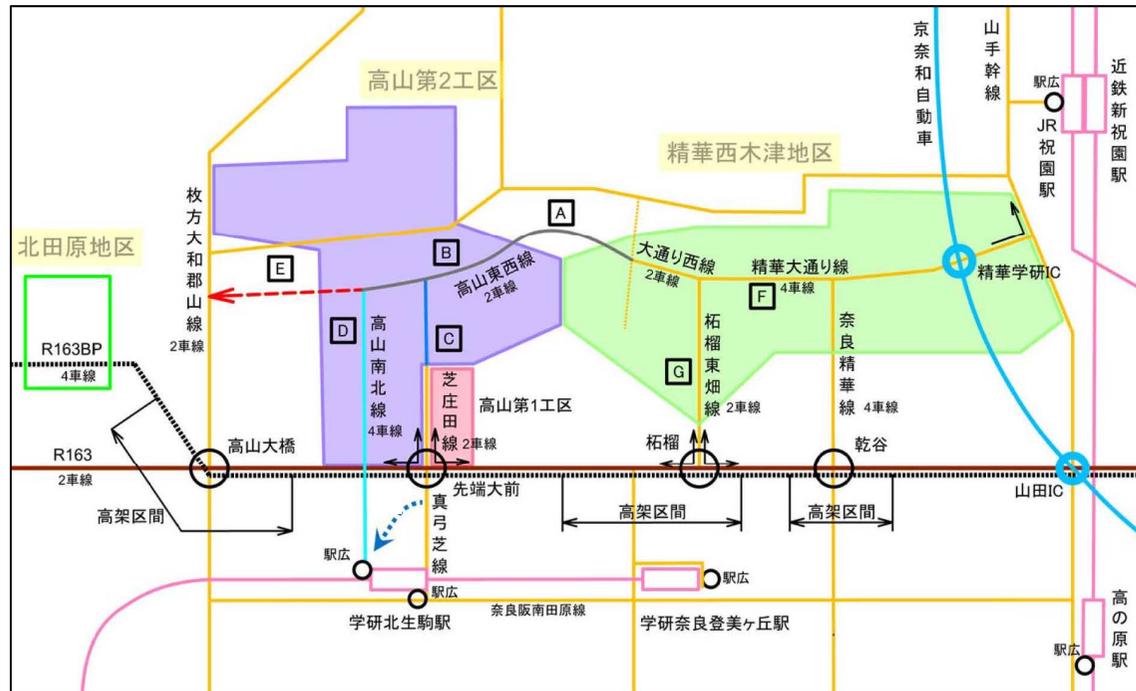
（主要駅の役割（高山地区～学研北生駒駅、精華西木津地区～学研奈良登美ヶ丘駅）

**【駅の役割】**

○JR祝園・近鉄新祝園駅  
 ・学研中心地区(精華・西木津地区)への京都側の玄関口

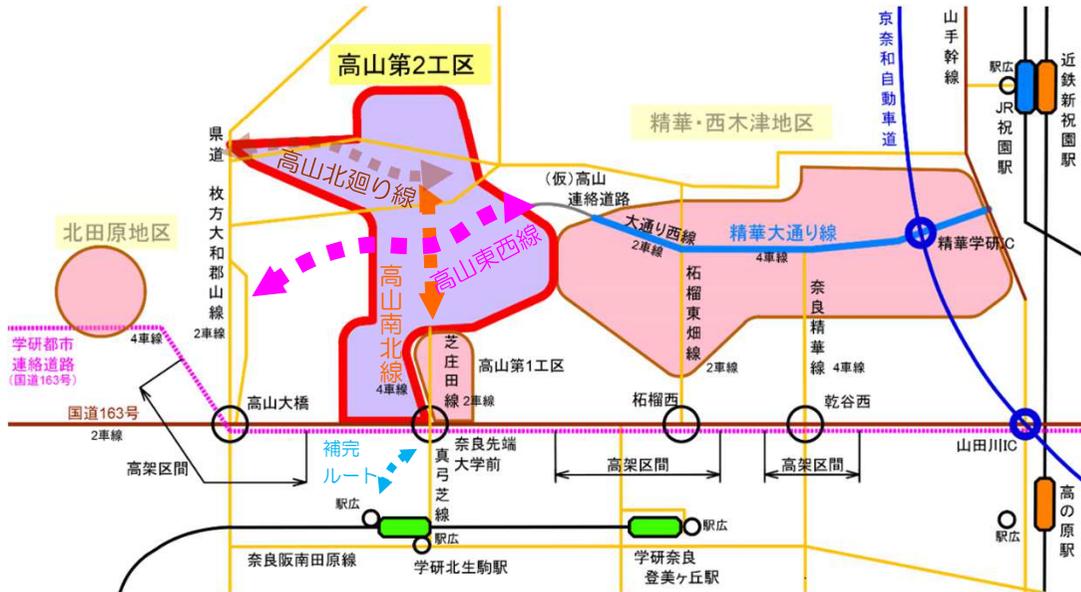
○学研奈良登美ヶ丘駅  
 ・学研中心地区(精華・西木津地区)への大阪側の玄関口

○学研北生駒駅  
 ・学研都市区域(主に高山地区)への玄関口



想定ルート	D: 高山南北線～学研北生駒駅西口	C: 芝庄田線～真弓芝線～奈良阪南田原線～学研北生駒駅	E: 高山東西線延伸～枚方大和郡山線～学研北生駒駅
車線数	4車線	2車線	2車線+4車線
道路の役割と課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高山地区と学研北生駒駅を最短距離で結ぶルート。(第1工区、先端大からの沿道利用は困難)</li> <li>・土地利用計画や沿道利用、費用対効果等の課題がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現道利用ルート</li> <li>・区内沿道からの利用が可能</li> <li>・既存の真弓芝線や奈良阪南田原線は、交通混雑が頻繁に発生しており、交通容量や住宅地内通過に対する課題がある。</li> <li>⇒代替ルートの検討が必要</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通混雑回避ルート</li> <li>・交通混雑を回避した定時運行可能なルートとなるが、第1工区からの利用は困難となり、学研北生駒駅までの距離も長い。</li> </ul>

# 交通ネットワーク形成の方向性（有識者懇談会とりまとめより抜粋）



## ＜超スマート社会の実現に向けたまちづくり＞

- ICTを活用した交通システム等の実現
  - ・近年、急激に進化しているICTを駆使し、交通事故や交通渋滞のない安全で誰もが利用しやすい、自動運転や次世代都市交通システム（ART）などの新たな交通システムの導入に向けた環境整備を図るため、関係機関との協議・検討を推進

## ＜域内交通ネットワークの考え方＞

- 高山東西線(東西軸) <高山地区と精華・西木津地区を結ぶ最重要路線>
  - ・クラスター間の連携、拡大中心地区を形成する上で最も重要な路線
  - ・京都府側の（仮称）高山連絡道路の整備も含め関係機関との広域的調整を推進
  - ・奈良先端大学前交差点の交通混雑回避のため、県道枚方大和郡山線まで延伸するルート整備を検討
- 高山南北線(南北軸) <奈良先端大学との連携を図る重要路線>
  - ・高山地区への玄関口となる学研都市連絡道路（国道163号）と高山東西線を接続する重要路線
  - ・現在の都市計画道路である高山南北線ではなく、既存の「芝庄田線」を活用し、北側へ延伸
  - ・学研都市連絡道路との接続や高山地区第1工区（先端大学等）からの沿道利用可能
  - ・既存の県(府)道生駒井手線等と接続する方向で、土地利用計画にあわせ検討
- 高山北廻り線
  - ・今後の土地利用計画にあわせ、既存道路の活用や必要性も含め検討

# 高山東西線について (第2回検討会資料より抜粋)

道路イメージ

## 高山東西線

位置づけ

### 【東西軸】

- 学研都市の中央部を東西に連絡し、主要クラスターである精華・西木津地区と高山地区を結ぶ路線



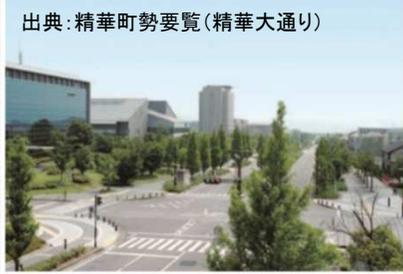
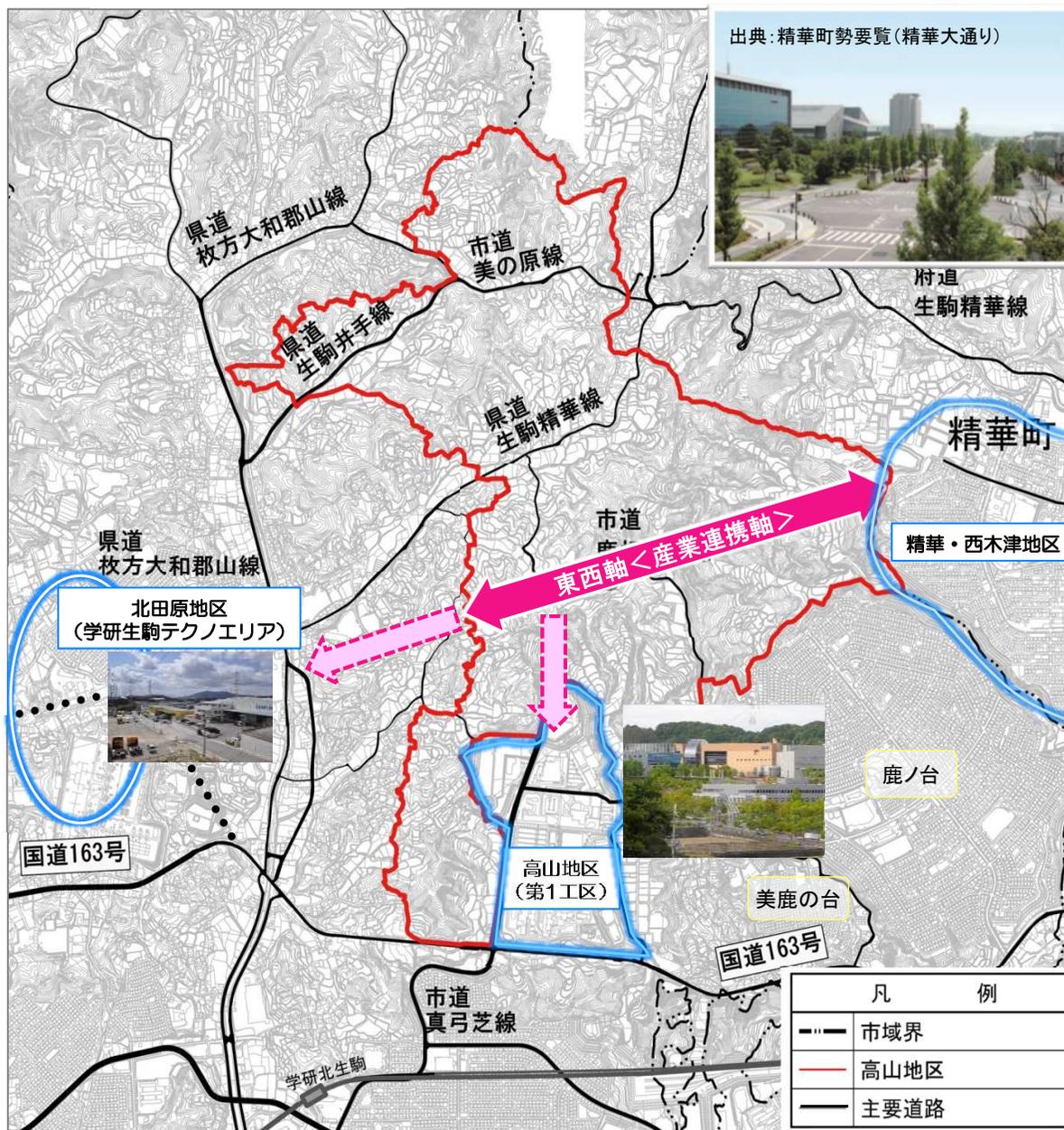
### 【産業連携軸】

周辺へのアクセス

- 精華・西木津地区、祝園駅へ  
精華大通り、京奈和自動車道 (京都方面)
- 学研北生駒駅、北田原地区へ  
県道枚方大和郡山線、国道163号 (大阪・奈良方面)

機能

- 精華・西木津地区からのつながりとして、ICTや自動運転技術等を活用し、快適で安心・安全な次世代都市交通システムを想定
- 緊急災害用道路としての位置づけや無電柱化等を想定



出典: 精華町勢要覧(精華大通り)

凡 例	
---	市域界
---	高山地区
---	主要道路

# 高山南北線について（第2回検討会資料より抜粋）

道路イメージ

## 高山南北線

位置づけ

### 【南北軸】

- 北側に隣接する重要里地里山の選定地を始め地区北側の豊かな自然と、奈良先端大学を始めとする研究産業とを結ぶ路線



### 【都市と自然の共生軸】

周辺へのアクセス

- 水室・津田地区、第二京阪道路へ  
県道枚方大和郡山線  
（大阪・京都方面）
- 学研北生駒駅へ  
市道真弓芝線、補完ルート

機能

- 国道163号、高山東西線、高山北廻り線をつなぐ地区の重要幹線を想定
- 緊急災害用道路としての位置づけや無電柱化等を想定



# 高山北廻り線について (第2回検討会資料より抜粋)

## 高山北廻り線

**位置づけ**

- 高山竹林園や茶笥の里である高山と、京都府の茶園等、豊かな産業資産と文化をつなぐ路線

↓

【自然文化連携軸】

**周辺へのアクセス**

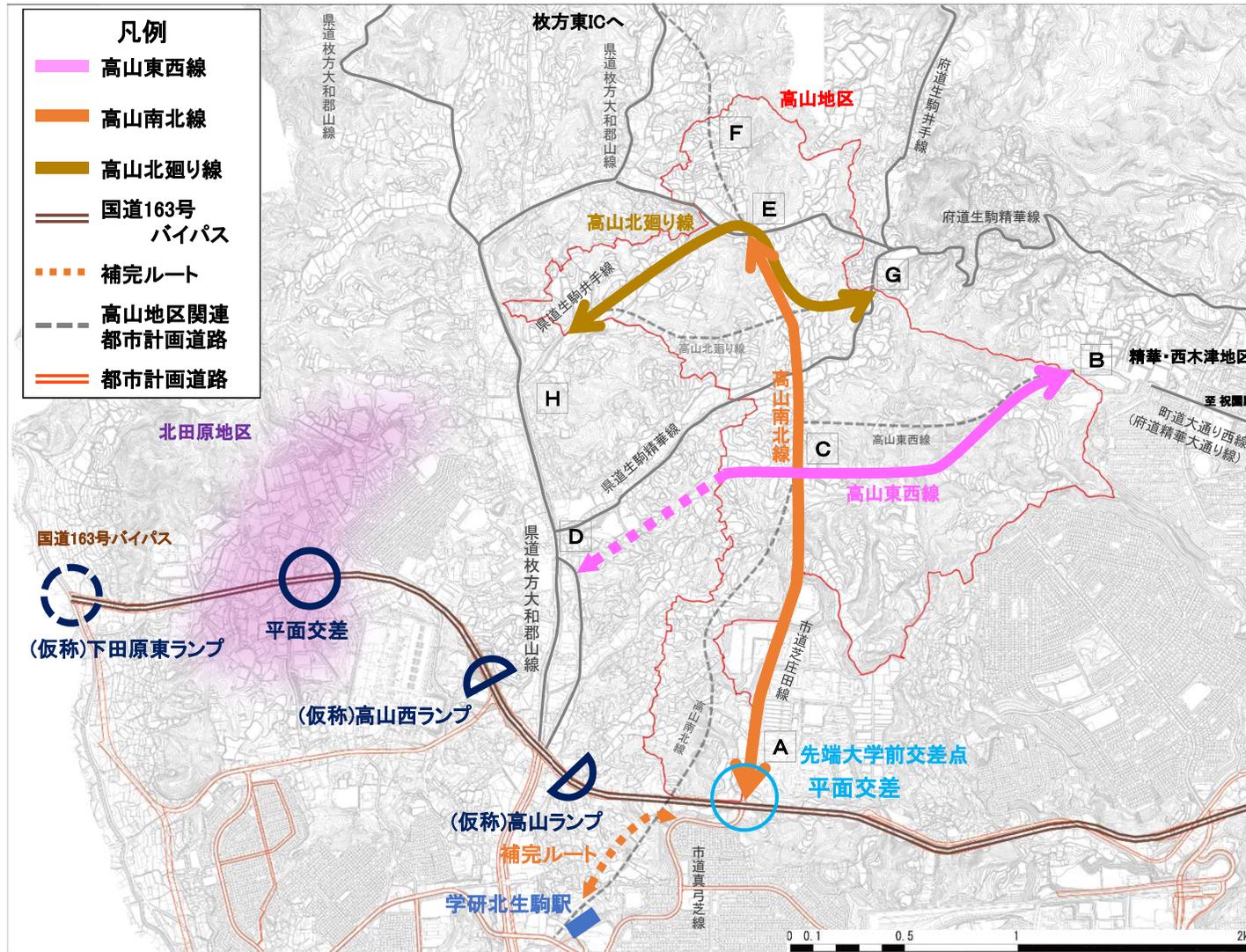
- 高山竹林園や既存集落などへ  
県道枚方大和郡山線 (大阪方面)
- 南田辺・狛田地区へ  
府道生駒井手線 (京都方面)

**機能**

- 既存道路を活用しつつ地元住民や来街者などが利用できる自転車・歩行者道路を想定
- 豊かな自然環境を活用し、里地や林間の景色を眺めつつ、四季を感じることができる道路空間を創出



# 骨格道路の区間ごとの性格 (第3回検討会資料より抜粋)



<国道163号>  
・広域幹線道路

<県道枚方大和郡山線>  
・地域幹線道路

## ■区間ごとの性格

A~C~B  
・地区内の幹線道路

C~D  
・地区内の幹線道路  
※今後、交通量推計により  
必要性について検証

C~E  
・地区内の中心的な補助  
幹線道路

G~E~H  
・地区内の補助幹線道路

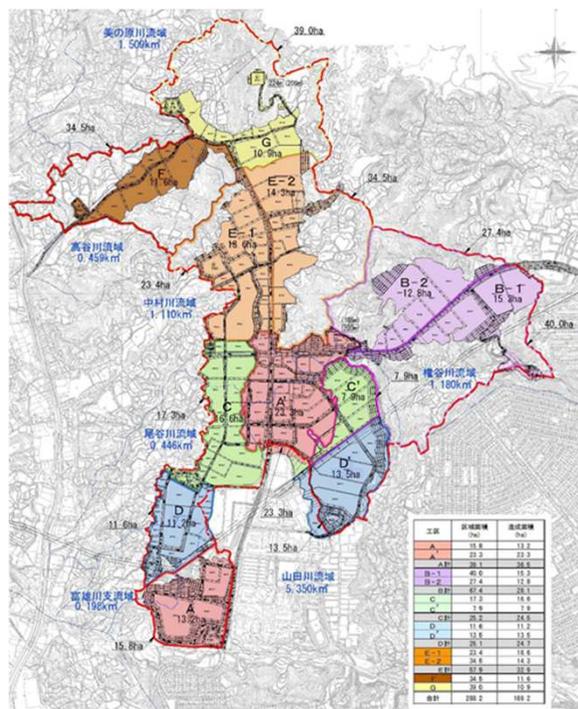
※E~F  
・区画道路

# 交通量推計

## <交通量推計にあたっての諸条件>

- ・学研都市連絡道路（国道163号B P）の整備完了
- ・計画人口5,000人
- ・造成面積

造成計画図の一例から288haのうち約6割を造成（想定）



高山東西線延伸あり・なしの2ケースについて実施

高山東西線延伸部



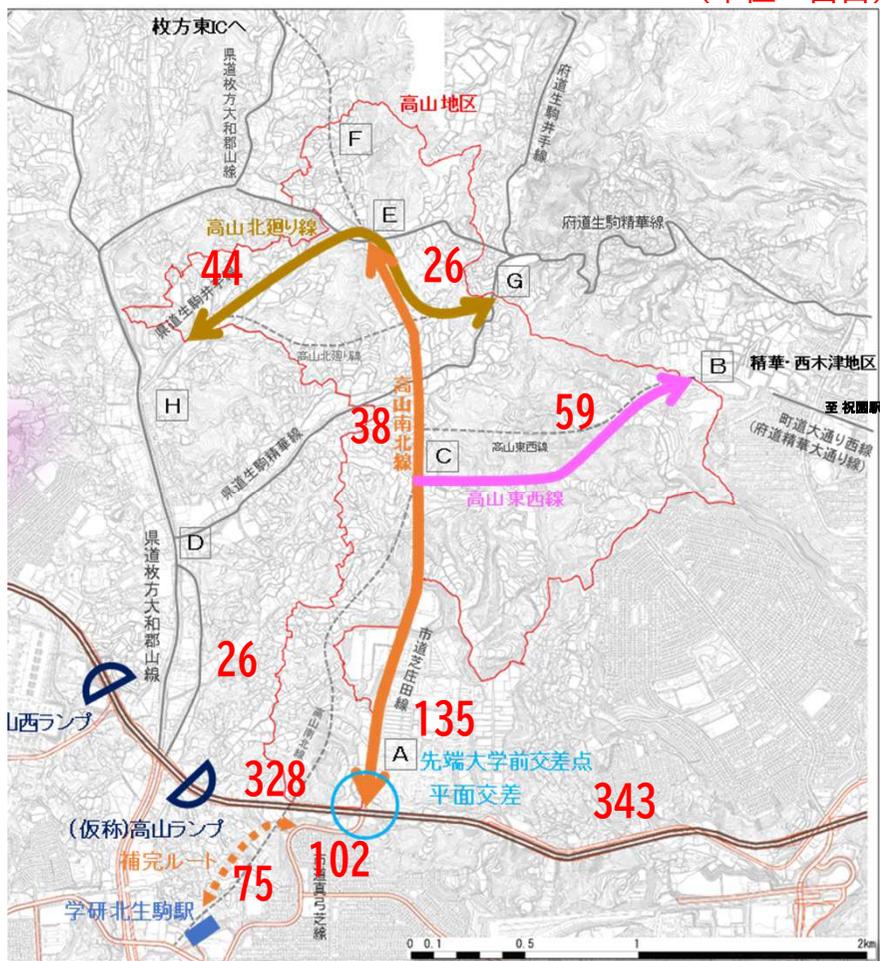
学研都市連絡道路

# 交通量推計

## <交通量推計結果>

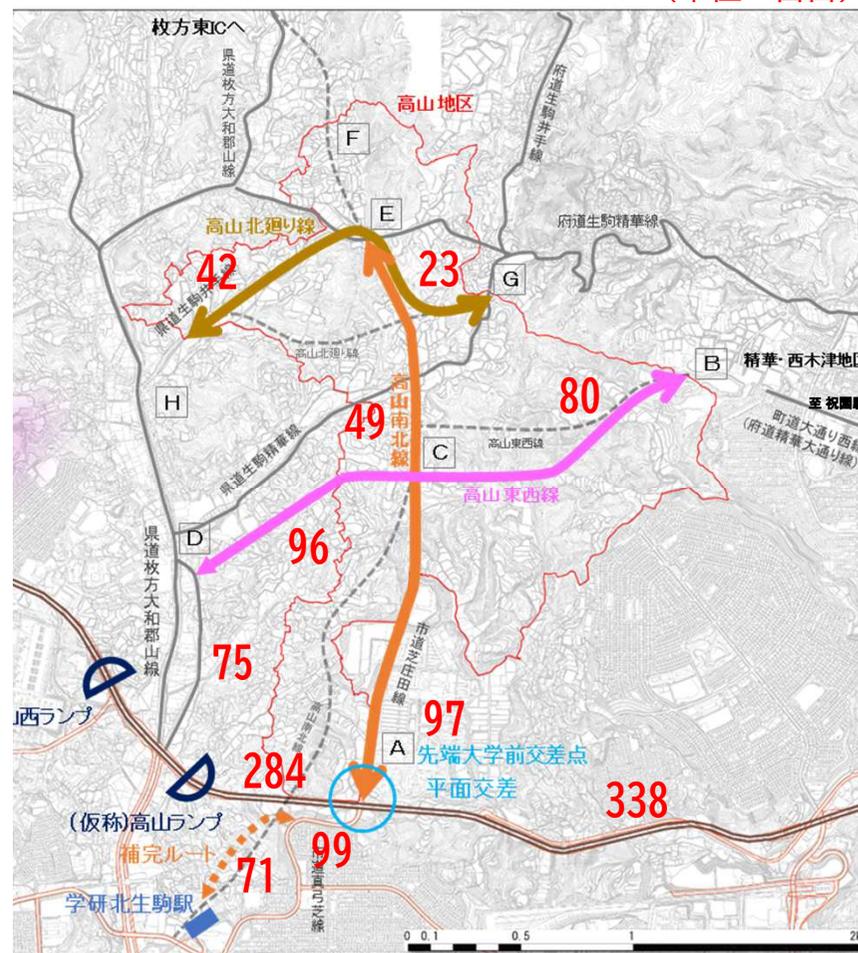
### ケース1：高山東西線延伸なし

(単位：百台)



### ケース2：高山東西線延伸あり

(単位：百台)



# 交通量推計

## <交通量推計結果を受けた考察>

### ケース1：高山東西線延伸なし



- ・先端大学前交差点への高山南北線からの交通量が多くなり、既存の先端大前の道路（芝庄田線）を2車線から4車線に改良する必要がある。
- ・先端大学前交差点で高規格道路である学研都市連絡道路と接続するため、高山南北線の交通渋滞が想定される。
- ・延伸部の整備費が不要。

### ケース2：高山東西線延伸あり



- ・延伸することにより、先端大学前交差点へ流入する高山南北線からの交通量が軽減され、既存の先端大前の道路（芝庄田線）をそのまま活用できる。
- ・東西の道路ネットワークが構築できる。
- ・地区外の周辺地域と連携したまちづくりが可能
- ・延伸部の整備費が必要。



地区内の交通混雑の緩和と、周辺地域との連携を図るため

高山東西線を西側に延伸し、県道枚方大和郡山線に接続する方が望ましい。

# 骨格道路の考え方（まとめ）

## ■広域的な考え方

### ■高山東西線（産業連携軸）

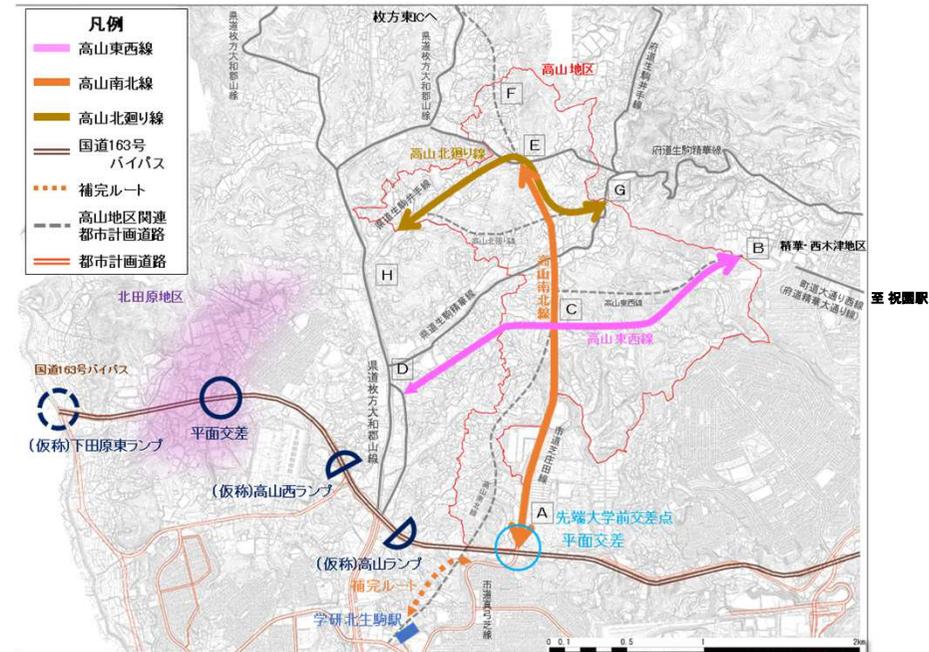
学研都市の中央部を東西に連絡し、主要クラスターである精華・西木津地区と高山地区を結ぶ**最重要路線**

### ■高山南北線（都市と自然の共生軸）

北側に隣接する重要里地里山の選定地を始め地区北側の豊かな自然と、奈良先端科学技術大学院大学を始めとする研究産業とを結ぶ**重要路線**

### ■高山北廻り線（自然文化連携軸）

高山竹林園や茶釜の里である高山と、京都府の茶園等、豊かな産業資産と文化をつなぐ**主要路線**



## ■地区内での区間ごとの位置づけ

区間	性格・機能
B~C~A	<地区内の幹線道路> ・精華・西木津地区からのつながりとして、ICTや自動運転技術等を活用し、快適で安心・安全な次世代都市交通システムを想定 ・緊急災害用道路としての位置づけや無電柱化等を想定
C~E	<地区内の中心的な補助幹線道路> ・国道163号、高山東西線、高山北廻り線をつなぐ地区の重要幹線を想定
G~E~H	<府県間を結ぶ補助幹線道路> ・既存道路を活用しつつ地元住民や来街者などが利用できる自転車・歩行者道路を想定 ・豊かな自然環境を活用し、里地や林間の景色を眺めつつ、四季を感じることが出来る道路空間を創出
C~D	<地区外と連携する補助幹線道路> ・精華・西木津地区と県道枚方大和郡山線をつなぎ、地区内幹線道路の交通混雑を緩和

※区間E~F：今後、地権者の意向や民間事業者のニーズ等による具体的な土地利用計画に合わせ検討

# 骨格道路の考え方（まとめ）

## ■車線数及び幅員

交通量推計の結果を踏まえ、高山東西線、高山南北線、高山北廻り線の車線数を2車線（片側1車線）とし、道路幅員を既存の芝庄田線（先端大学前の道路）に合わせ、18mと設定する。

図 骨格道路の幅員構成イメージ

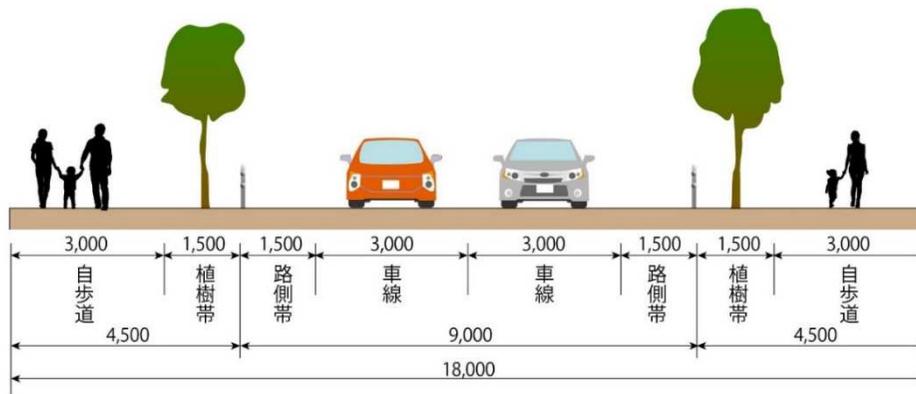


図 芝庄田線現況



図 骨格道路の法線案

