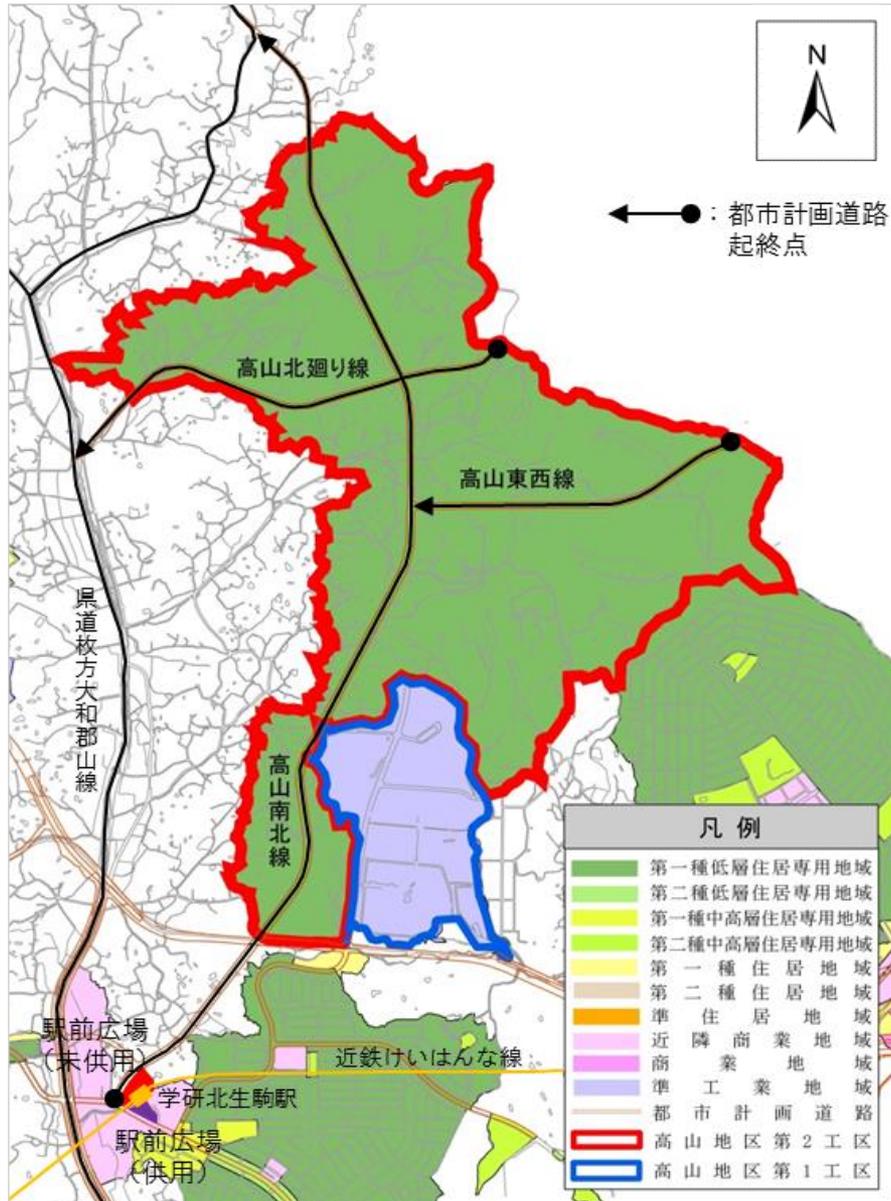


学研高山地区第2工区関連 都市計画道路の変更について

都市計画（現行）

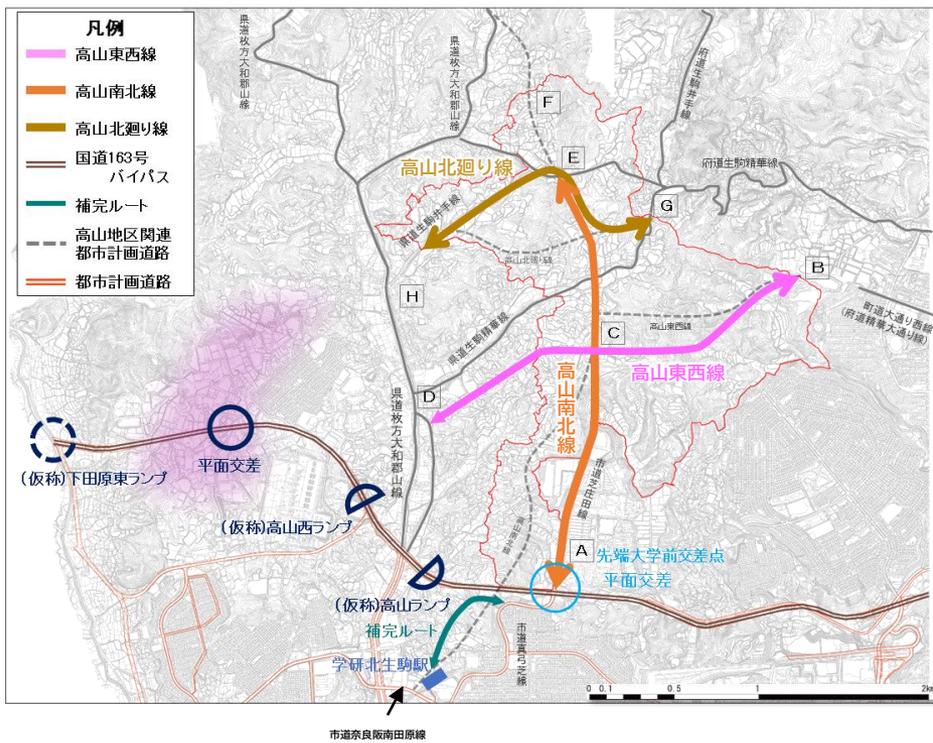
現行の都市計画図表



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	

学研高山地区第2工区マスタープランにおける骨格道路の位置づけ

マスタープランP53



名称	位置づけ	性格・機能
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・西木津地区と学研高山地区を結ぶ 最重要路線	<地区外と連携する主要区間> ・地区内の 交通混雑を緩和
		<地区内の最重要区間> ・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
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、奈良先端大学を始めとする研究産業とを結ぶ 重要路線	<地区内の重要区間> ・ 国道163号 、高山東西線、高山北廻り線をつなぐ地区の重要区間
		<地区内の主要区間> ・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、四季を感じることで道路空間を創出
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	
高山南北線支線	地区内道路	今後、地権者の意向や民間事業者のニーズ等による 具体的な土地利用に合わせ検討

補完ルート

<学研北生駒駅へのアクセス>

- ・既存の芝庄田線から学研北生駒駅へは、**真弓芝線や奈良阪南田原線の交通渋滞の緩和**に向け、学研北生駒駅周辺のまちづくりと連携し、補完ルートにより駅北側へ接続します。

学研高山地区第2工区全体土地利用計画

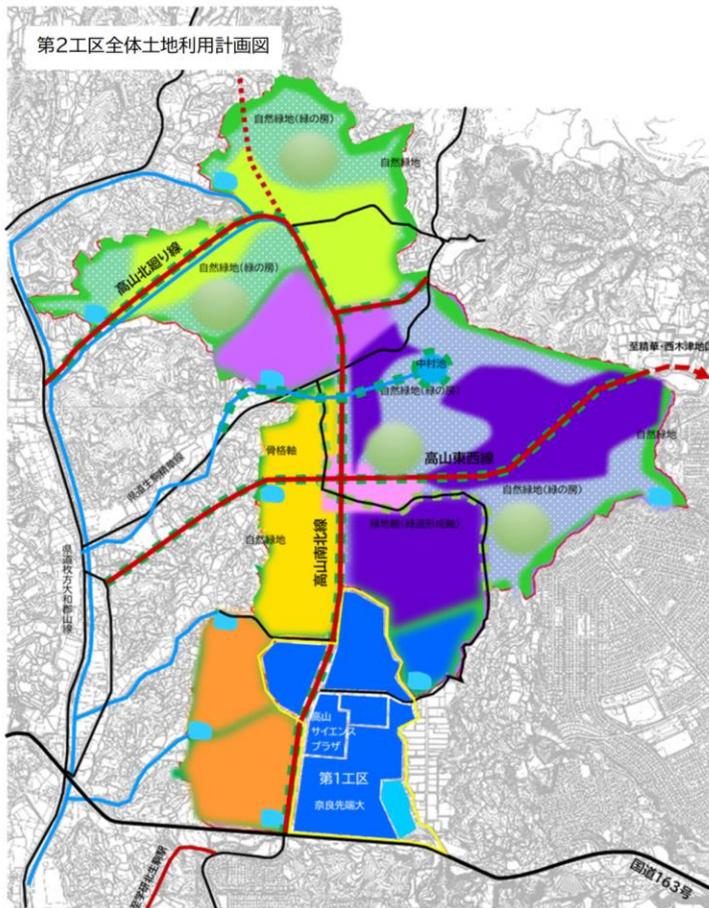
第2回事業推進会議での意見を基に策定 奈良県に本計画を提出 (R6. 2. 27)

■学研高山地区第2工区全体土地利用計画

「学研高山地区第2工区まちづくり検討有識者懇談会とりまとめ H29.9」の土地利用構想案及び「学研高山地区第2工区マスタープラン R4.6」での土地利用方針、導入機能例を基に、「学研高山地区第2工区事業推進会議 R5.11」における意見を踏まえ、『学研高山地区第2工区全体土地利用計画』としてとりまとめる。

各個別地区の計画に際しては、本土地利用計画の考え方を基本に、地権者への意向調査結果や事業アドバイザーからの意見、立地等検討企業の業種等に留意のうえ作成するものとする。

なお、土地利用種別の位置・面積規模については、柔軟に対応するものとする。



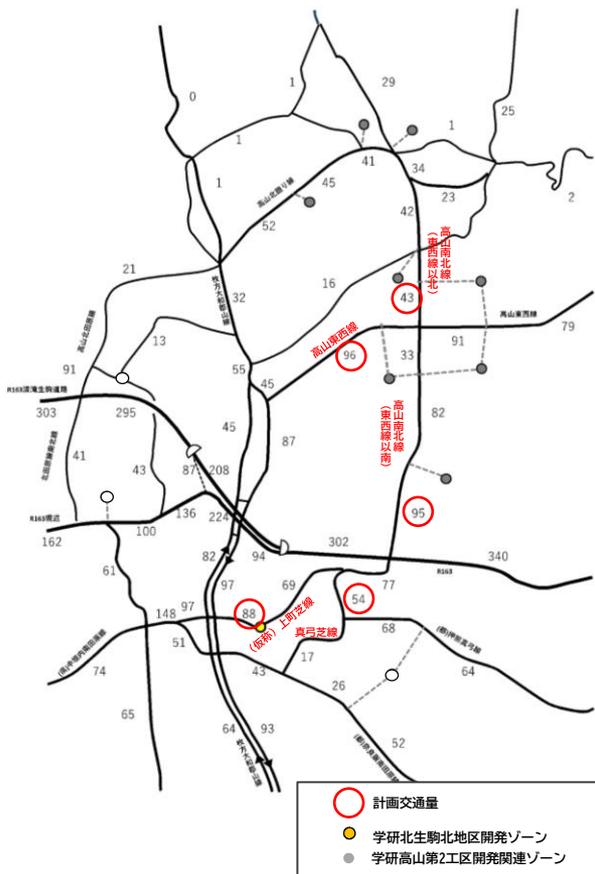
デジタルインフラ 超スマート社会の実現に資する、IoTやAI、ビッグデータ等IT技術の基盤を支える電力や通信網などデジタルインフラの整備・強化を促進する。

土地利用種別	土地利用の考え方	土地利用のイメージ
自然活用型施設用地	・地区周辺の豊かな自然環境や歴史文化資源、伝統産業などの地域特性を活かした、最先端技術との共生を図り、新たな産業を創出する。	・第6次産業を活かした研究者・来訪者向けの滞在型宿泊施設、観光施設 ・周辺の伝統産業の振興に寄与する施設 ・健康増進やレクリエーションに資する自然体感型施設
自然活用型産業施設用地		・第6次産業施設 ・IoTやAI技術を活用した省力化、自動化を推進するスマート農業 ・学術・研究に資する試験圃場
計画建設用地(自然的)	・誘致施設の立地動向等を見極めつつ、二次的に整備を行う。	・自然活用型施設、自然活用型産業施設
文化学術研究施設用地	・研究・イノベーション開発の拠点となる研究開発型産業施設に加え、ものづくり産業やことづくり産業、新しい価値を創出する場としての文化学術研究施設などの機能の集積を図る。	・文化学術研究施設 ・デジタル技術を駆使した変革に対応する産業施設 ・バイオ分野の研究に資する施設 ・首都機能のバックアップ施設
都市型産業施設用地		・奈良先端大を中心とした産学官民の連携による研究成果を活かした都市型産業施設 ・超スマート社会の実現に資する先端技術等の研究開発型産業施設 ・ものづくり産業施設、ことづくり産業施設
計画建設用地(都市的)	・誘致施設の立地動向等を見極めつつ、二次的に整備を行う。	・文化学術研究施設、都市型産業施設
研究支援・研究型産業施設用地	・ライフステージの変化や新しい生活様式に対応することができる生活利便施設等の集積・誘導を図る。 ・人と人が交流する賑わい空間の創出を図る。 ・研究成果の実装・実証実験を行う場の創出を図る。	・奈良先端大や先端大と連携する企業や研究者をサポートする施設 ・商業、交流、住宅、産業施設
都市機能施設用地		・地区内外の就業者や居住者のための都市的サービス施設 ・地区のシンボルに相応しい公共広場などの公共的空間
住宅用地(低層・中高層)	・住民が企業の研究開発に実証実験的な役割で参加する居住実験都市の実現を図る。 ・ICT等を活用したスマートなライフスタイルの実現。 ・子育て世代や高齢者まで、あらゆる人が快適に住み続けられる次世代型居住環境の形成を図る。	・住民や企業の研究開発に実証実験的な役割で参加する居住実験都市 ・ICT等を活用した最先端のスマートなライフスタイルを実現する戸建て住宅や集合住宅
骨格道路(補助幹線道路)(区画道路)(歩行者専用道路)既設道路	・骨格道路のうち、高山東西線は、学研都市内の広域幹線道路(重要路線)として位置付け、関係機関協議のもと早期事業化を図るものとする。 ・骨格道路による個別地区間の繋がりを基本としつつ、地区内道路(補助幹線道路・区画道路・歩行者専用道路)についても必要に応じ地区間の繋がりに配慮した計画とする。 ・計画建設用地が存在する場合は、その開発時(二次開発)に支障をきたさない道路計画とする。 ・地区内の既設道路については地区間を連携する補助幹線道路として活用する。	
公園・緑地自然緑地(グリーンインフラ)	・ネイチャーポジティブからみた生物多様性、カーボンニュートラル等への貢献、社会資本整備やまちづくりの質の向上(ウェルビーイング)・機能強化、SDGs・地方創生への貢献を踏まえたグリーンインフラの創出により、「都市と自然環境が共生」する都市の形成を目指す。 ・地区全体を俯瞰し、隣接する個別地区等の土地利用や企業用地等の敷地内緑地との連携・調和を図るものとする。 ・地区界周辺の地域や農地など地区周辺の土地利用を考慮したうえで、公園や緑地、宅地内緑地をバッファゾーンとして適切に配置する。 ・骨格道路や地区内幹線道路を緑の幹や枝に見立て、自然緑地や公園・緑地、宅地内緑地など緑の房とのつながりに配慮し、適切に配置する。 ・高圧線の線下敷については建築制限を受けるため、緑地を配置するなど	
河川・農業用水路既調整池(グリーンインフラ)	・グリーンインフラの考え方を取り入れ、生物多様性の保全に配慮しつつ、水辺空間の創出を図る。 ・地区内に整備されている農業用水路(北倭土地改良区)が事業により分断することの無いように機能復旧を行う。 ・地区で必要となる調整池をあらかじめ整備しておく。	

都市計画道路の規格等の考え方

- 新たな全体土地利用計画に基づく将来交通量を算出し道路規格、車線数等を決定
- 高山南北線については、高山東西線との交差点で計画交通量が変化することから2区間分割し、道路規格等を設定

高山東西線延伸あり、南北線北部区間あり 単位:百台/日
北生駒駅周辺開発考慮



道路の区分 (道路構造令)

道路の存する地域 高速自動車国道及び 自動車専用道又はその他の道路の別	地方部	都市部
	高速自動車国道及び自動車専用道路	第1種
その他の道路	第3種	第4種

車線数が2の道路条件 (道路構造令)

区分	設計基準交通量 (単位:台/日)	
	第1級	12,000
第4種	第2級	10,000
	第3級	9,000

車線数が4の道路条件 (道路構造令)

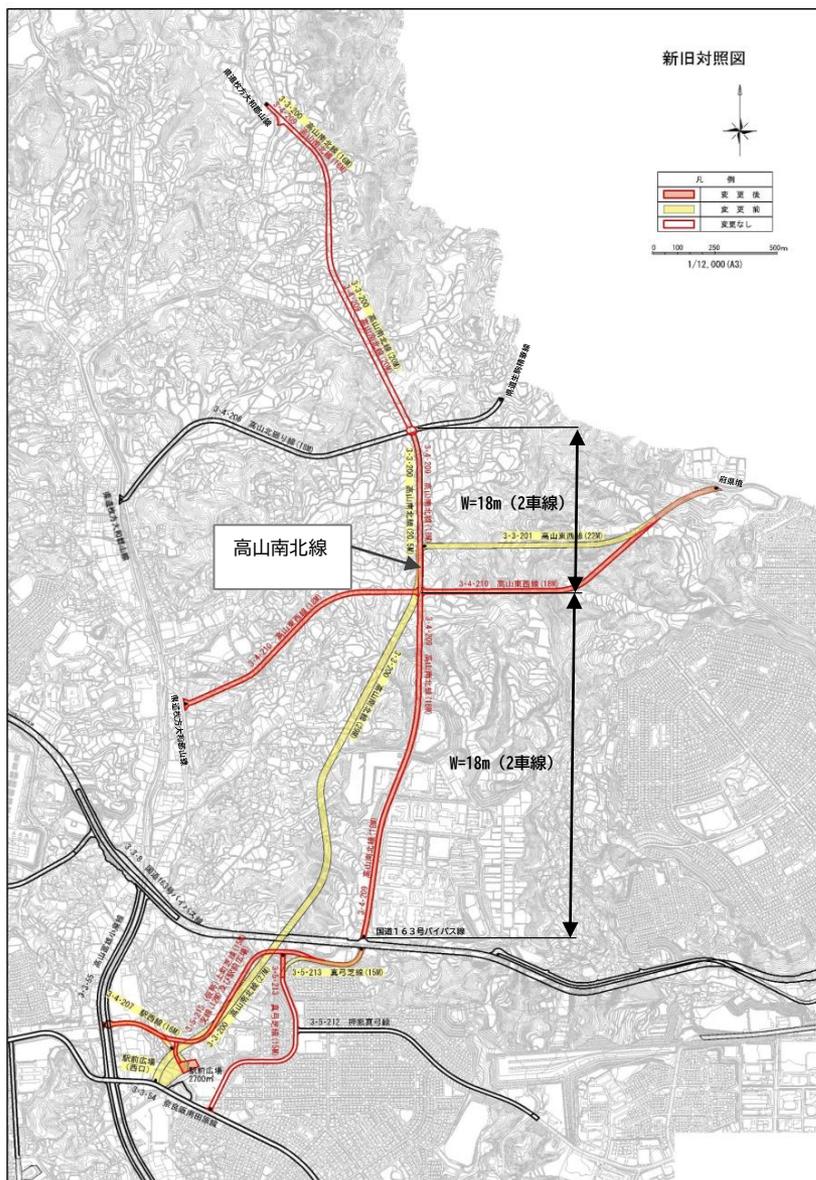
区分	1車線当たりの設計基準交通量 (単位:台/日)	
	第1級	12,000
第4種	第2級	10,000
	第3級	10,000

路線名	区間	計画交通量 (台)	設計基準 交通量 (台)	道路規格	車線数
高山南北線	(都) 国道163号バイパス線～高山東西線 (東西線以南)	9,500	10,000	第4種 第2級	2車線
	高山東西線～県道枚方大和郡山線 (東西線以北)	4,300	9,000	第4種 第3級	2車線
高山東西線	府県境～県道枚方大和郡山線	9,600	10,000	第4種 第2級	2車線
(仮称)上町芝線	(都) 高山富雄小泉線～(都) 国道163号バイパス線	8,800	10,000 ※	第4種 第2級	2車線
真弓芝線	真弓2丁目～北大和4丁目	5,400	10,000 ※	第4種 第2級	2車線

※ (仮称) 上町芝線及び真弓芝線は既都市計画道路の起点、終点の修正

対象路線の幅員等

高山南北線



路線名	起点	終点	延長	車線の数	幅員
高山南北線	自奈良阪南田原線	至枚方大和郡山線	約4,540m	4車線	29m (10.5~29m)
	国道163号線		約3,620m	2車線	18m (10.5~20m)

「上段」黄色文字は変更前
「下段」赤文字は変更後

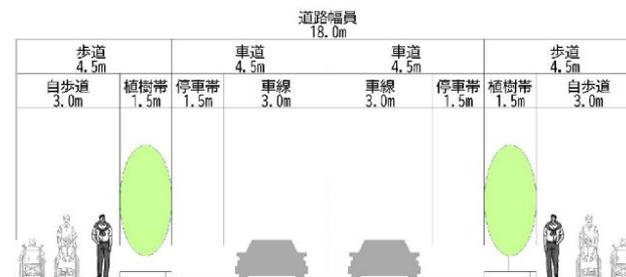
○変更理由

学研高山地区第2工区の土地利用を住機能中心から、**各産業施設の立地など「多機能複合市街地」へ転換**することから、既存の(都)国道163号バイパスをオーバーパスし、居住者等の駅への導線を重視した道路計画を、広域道路ネットワークとしての(都)国道163号バイパスへの**接続による産業施設立地の誘導を図る道路計画に変更**するため。

○幅員構成

東西線以南 第4種2級 設計速度50km
全幅員：18.0m (歩道4.5×2+車道9.0)

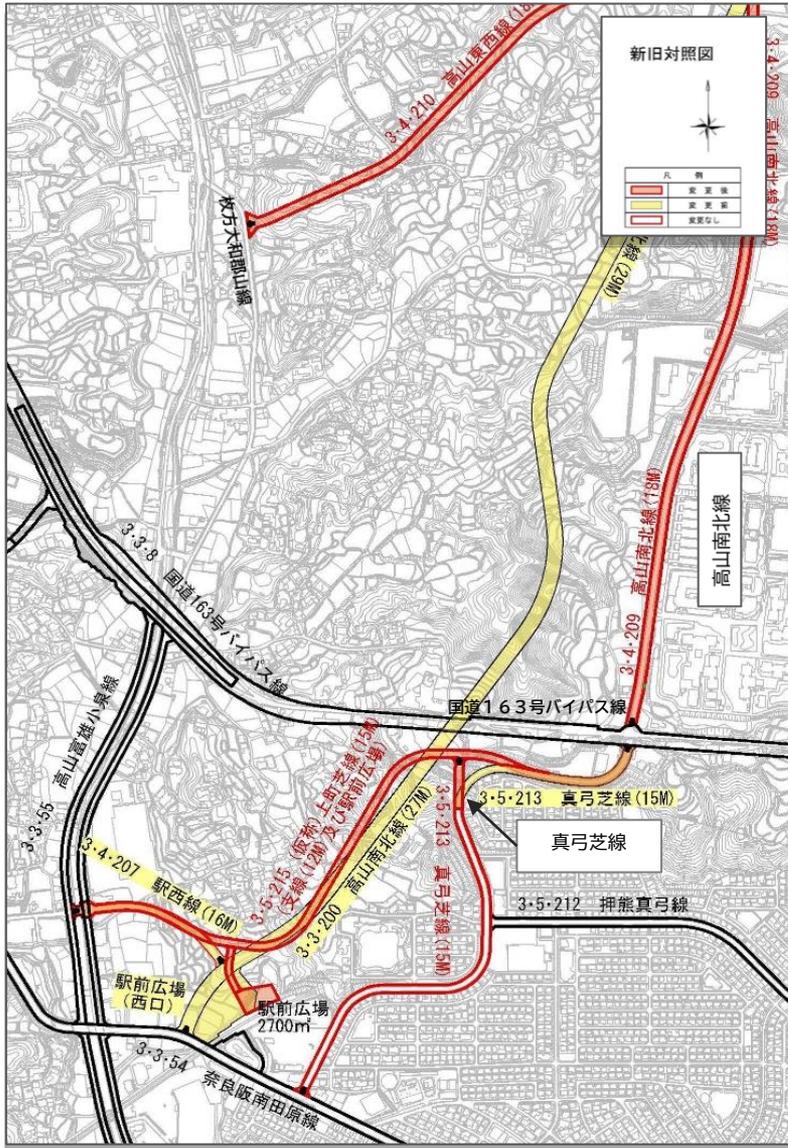
東西線以北 第4種3級 設計速度40km
全幅員：18.0m (歩道4.5×2+車道9.0)



※この幅員構成はあくまで参考であり、柔軟に将来の次世代交通に対応していくものとする

対象路線の幅員等

真弓芝線



路線名	起点	終点	延長	車線の数	幅員
真弓芝線	自奈良阪南田原線	至国道163号線 至(仮称)上町芝線	約1,210m 約870m	2車線	15m

「上段」黄色文字は変更前
「下段」赤文字は変更後

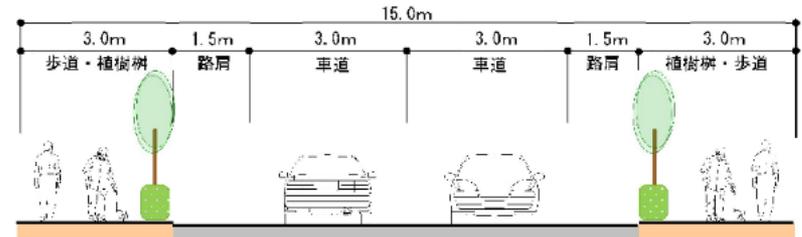
○変更理由

(都)真弓芝線への交通量負荷低減のため。

○幅員構成

第4種2級 設計速度40km
全幅員：15.0m (歩道3.0×2+車道9.0)

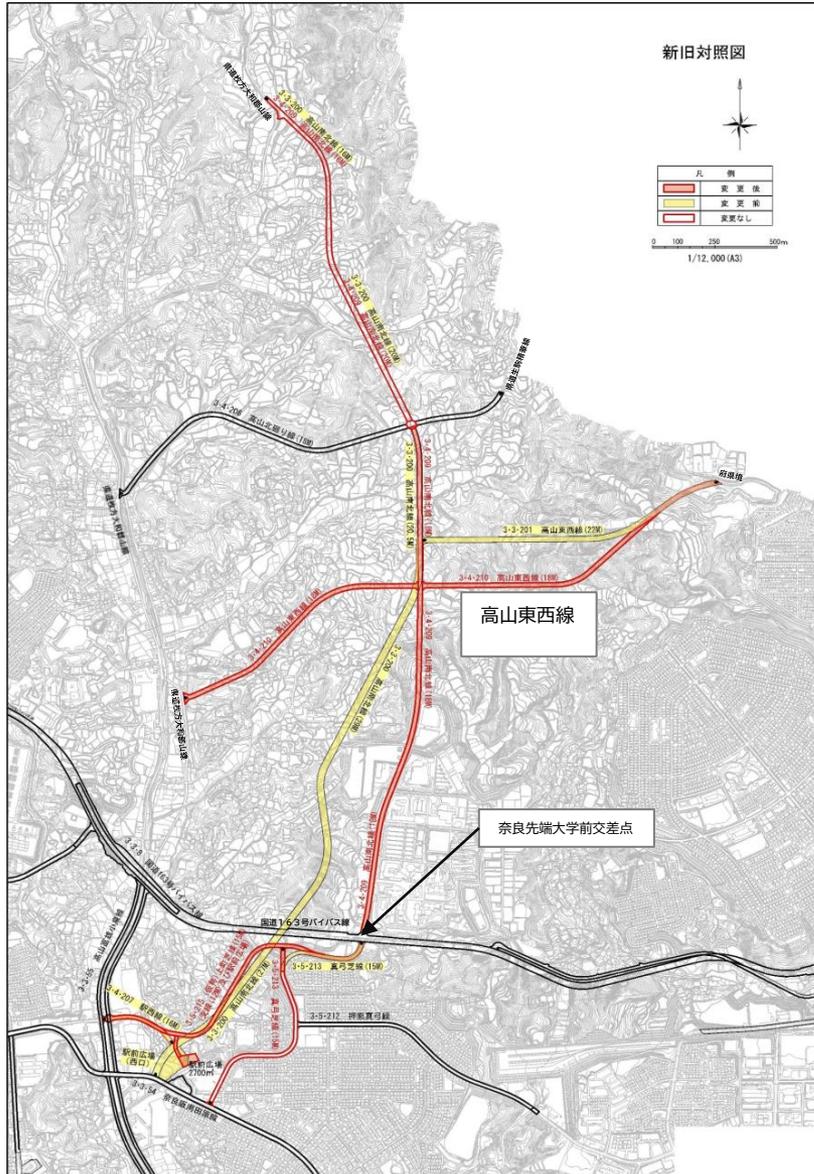
【概略断面図】



※この幅員構成はあくまで参考であり、柔軟に将来の次世代交通に対応していくものとする

対象路線の幅員等

高山東西線



路線名	起点	終点	延長	車線の数	幅員
高山東西線	自府県境	至高山南北線	約1,260m	2車線	22m
		至枚方大和郡山線	約2,450m		18m

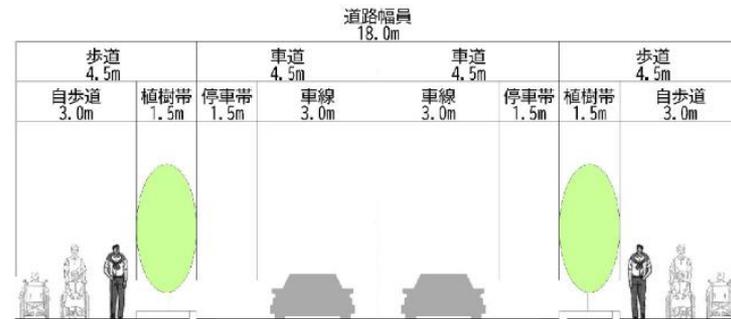
「上段」黄色文字は変更前
「下段」赤文字は変更後

○変更理由

本都市計画道路の一部交通量を主要地方道枚方大和郡山線まで延伸し、交通量の分散を図ることで、(都)高山南北線の起点変更に伴う「奈良先端大学前交差点」への交通量を軽減させるため。

○幅員構成

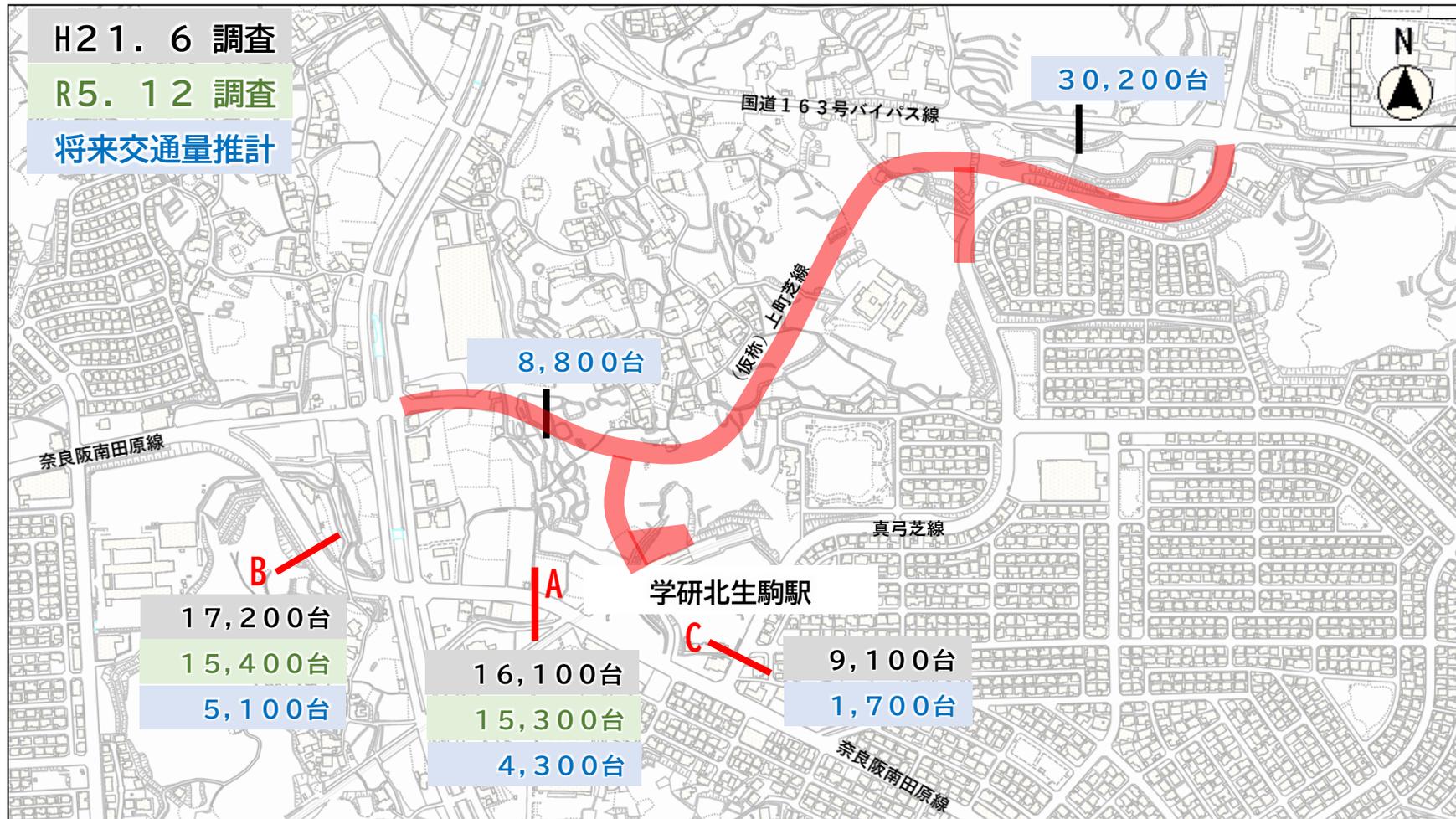
第4種2級 設計速度50km
全幅員：18.0m (歩道4.5×2+車道9.0)



※この幅員構成はあくまで参考であり、柔軟に将来の次世代交通に対応していくものとする

将来交通量推計と現況との比較

参考



上町芝線を整備することで、北大和住宅内の真弓芝線の交通量低減が想定される