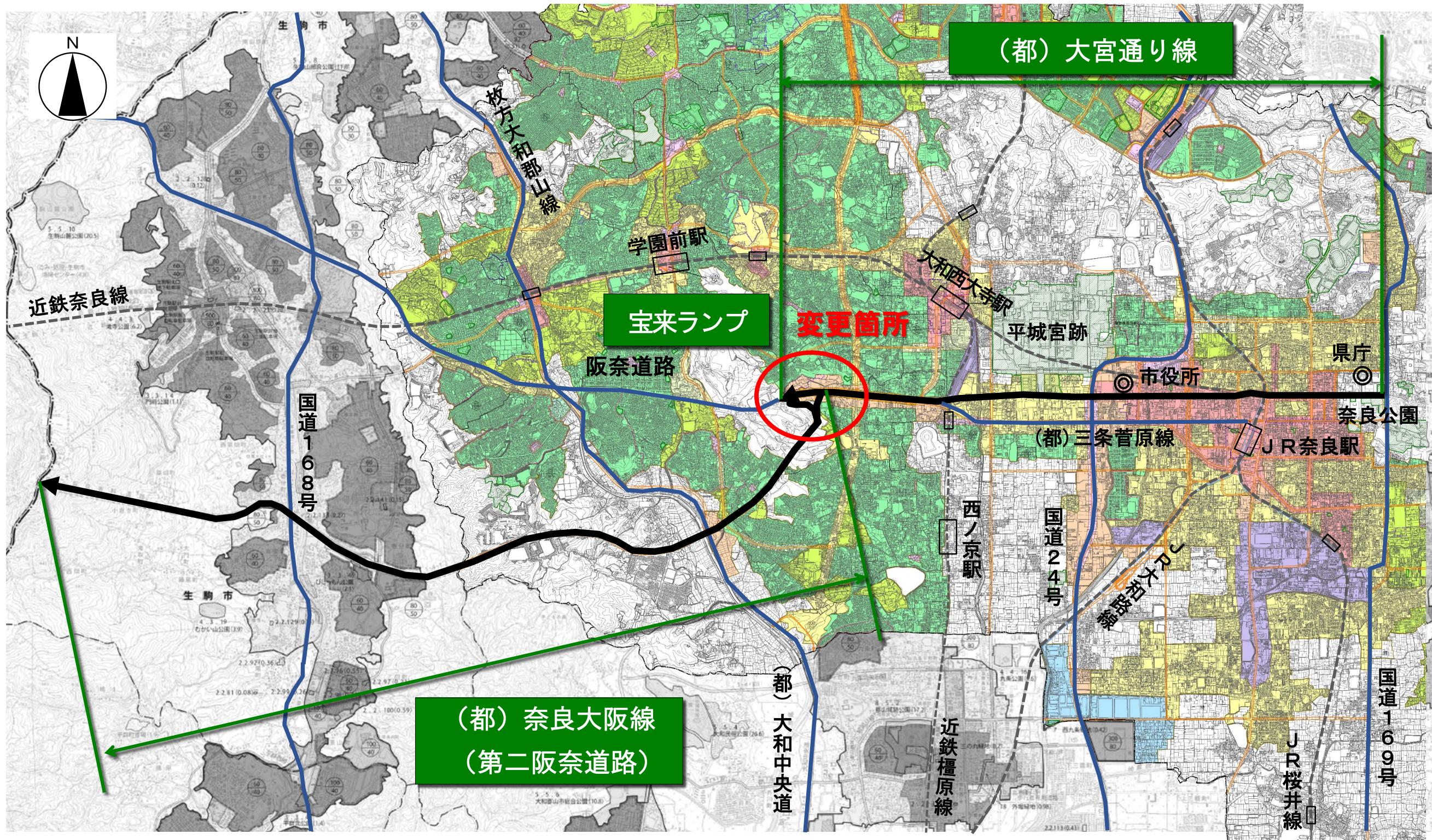


大和都市計画道路の変更（案）について

3・3・6号 大宮通り線の変更（県決定）

1・4・1号 奈良大阪線の変更（県決定）

1. 都市計画道路の概要

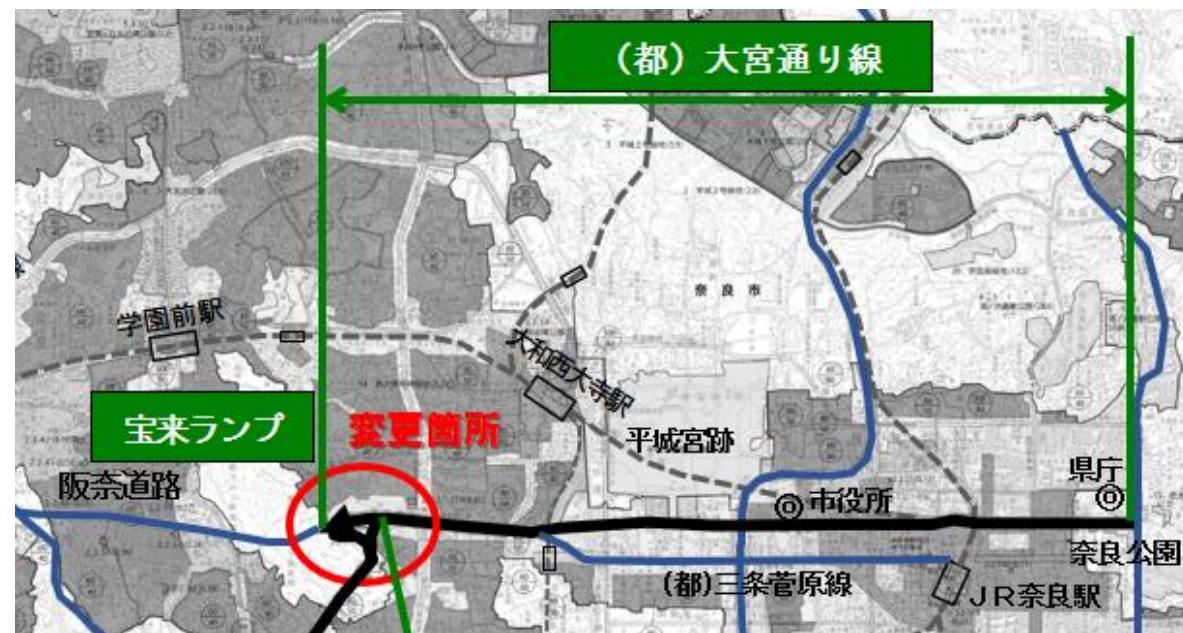


1. 都市計画道路の概要

3・3・6号 大宮通り線

- 【起 点】奈良市登大路町
- 【終 点】奈良市宝来町
- 【延 長】約6,460m
- 【幅 員】23m (18~65m)
- 【車線数】4車線

- ・昭和 8年に都市計画決定
- ・昭和48年に都市計画変更 (名称及び延長の変更)
- ・昭和61年に都市計画変更 (尼辻北町から宝来町の4車線を高架化)
- ・平成 4年に都市計画変更 ((都)奈良大阪線の変更に伴う区域の変更)
- ・平成15年に都市計画変更 (車線数の明記)
- ・平成18年に都市計画変更 ((都)三条菅原線との交差点でランプ構造の変更)

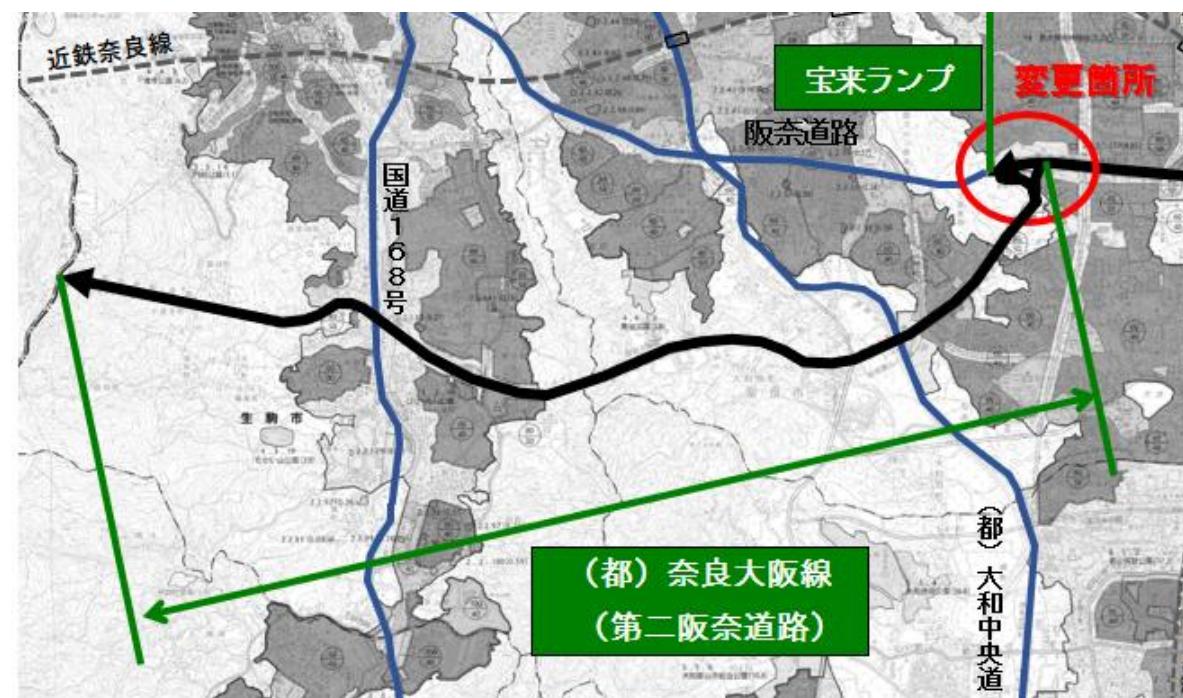


奈良市中心部と大阪へのアクセス道である
(都)奈良大阪線を連結する東西の幹線道路

1・4・1号 奈良大阪線

- 【起 点】奈良市宝来町
- 【終 点】生駒市鬼取町
- 【延 長】約9,960m
- 【幅 員】20m (19~74m)
- 【車線数】4車線

- ・昭和61年に都市計画決定
- ・平成 4年に都市計画変更 (起点部の区域変更)
- ・平成15年に都市計画変更 (車線数の明記)



大阪都心部及び大阪東部と奈良県北部を短時間に結ぶ自動車専用道路

2. 現在抱えている問題点

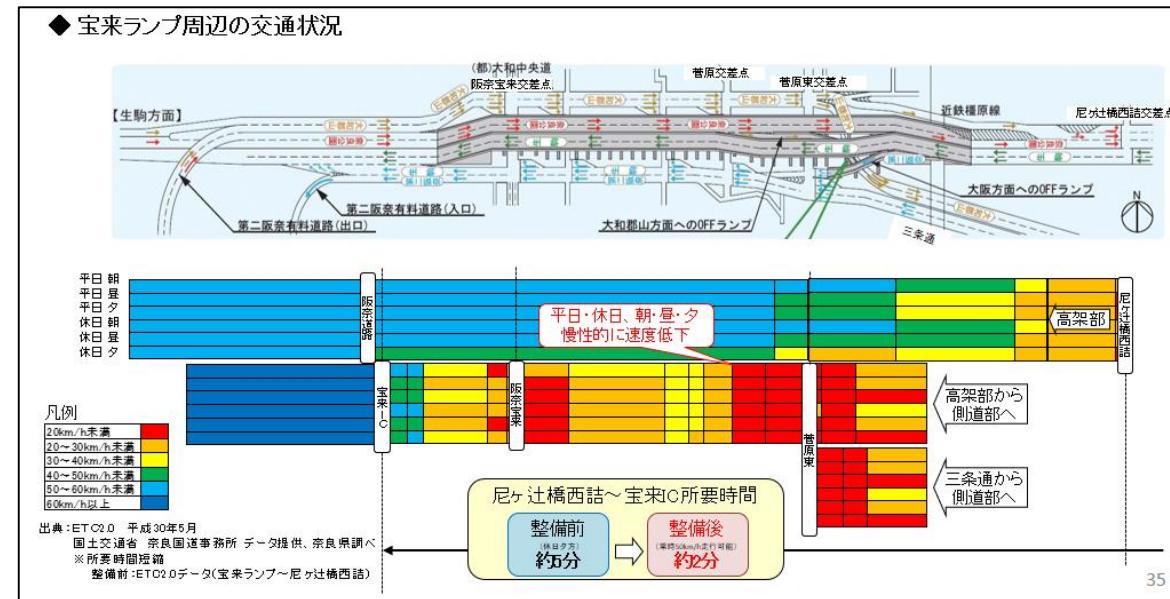
<現在>

- 安全性の観点から、宝来ランプでの(都)大宮通り線本線部から(都)奈良大阪線への直接乗り入れを規制している状況
- (都)奈良大阪線へ向かう車両は(都)大宮通り線側道部を通行

<結果>

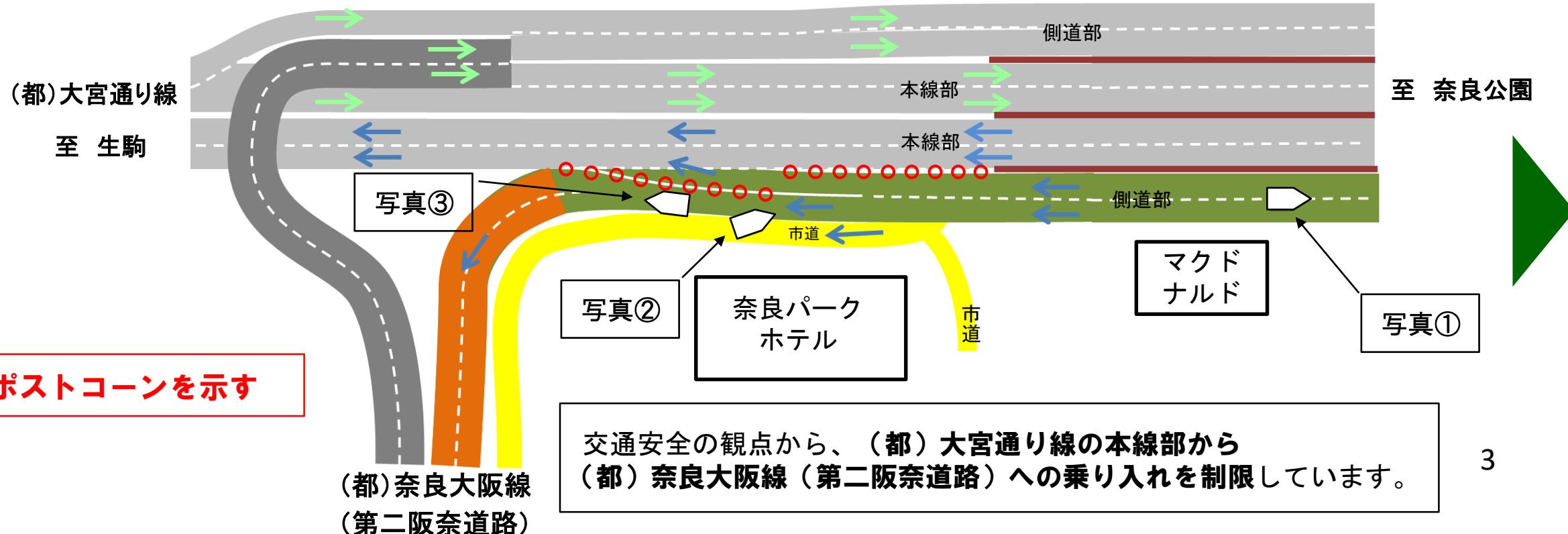
- 幹線道路ネットワークの機能が十分でない**
- (都)大宮通り線側道部で**慢性的な渋滞**が発生
- 車線変更**が生じやすく事故が起こりやすい
- (都)大宮通り線本線部から強引に(都)奈良大阪線へ合流する車両あり

交通安全性の向上、円滑な移動の確保が求められている



(都)奈良大阪線を利用するには側道部を通行するしかなく、側道部では慢性的な渋滞が発生している

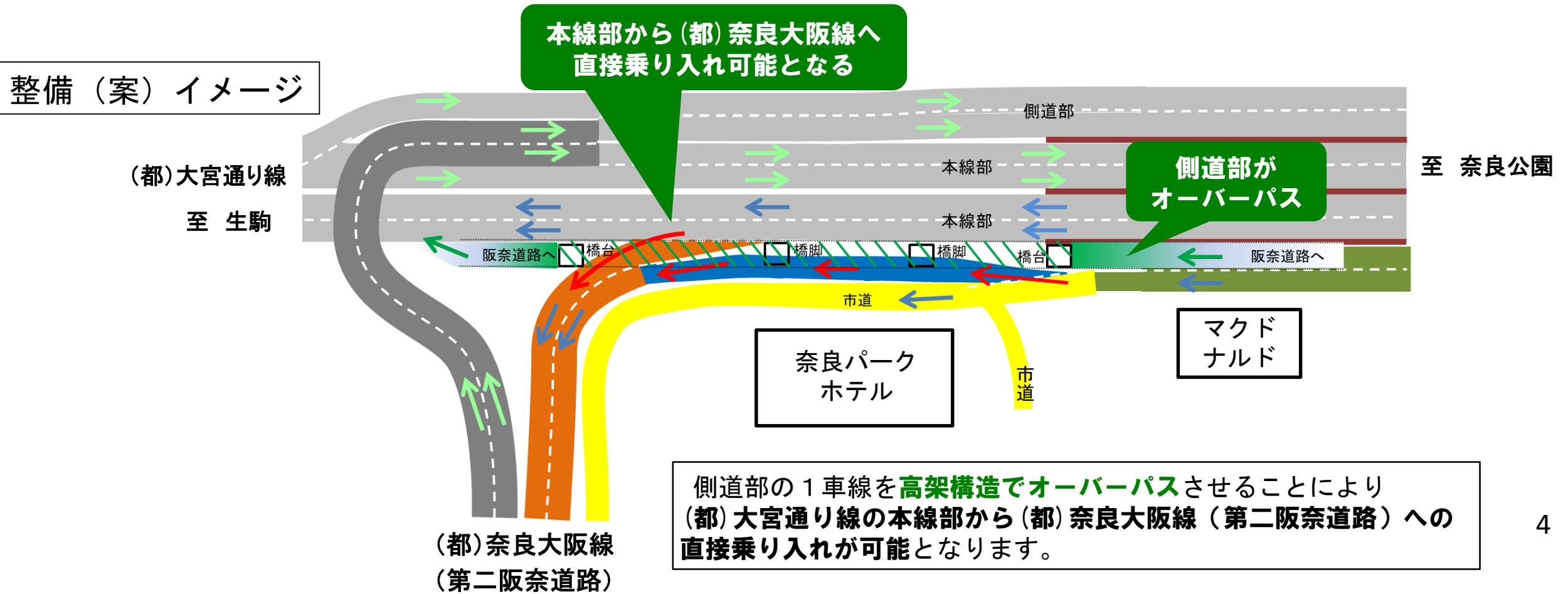
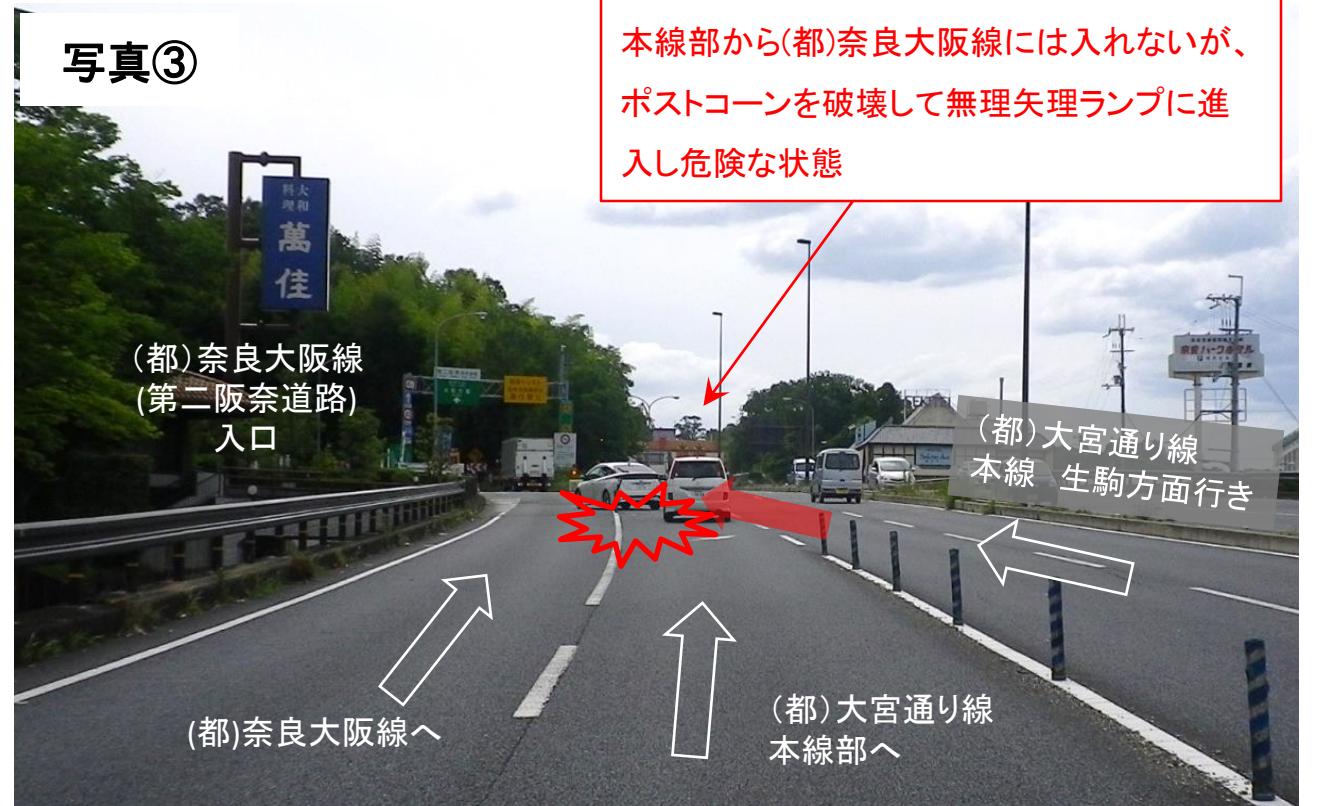
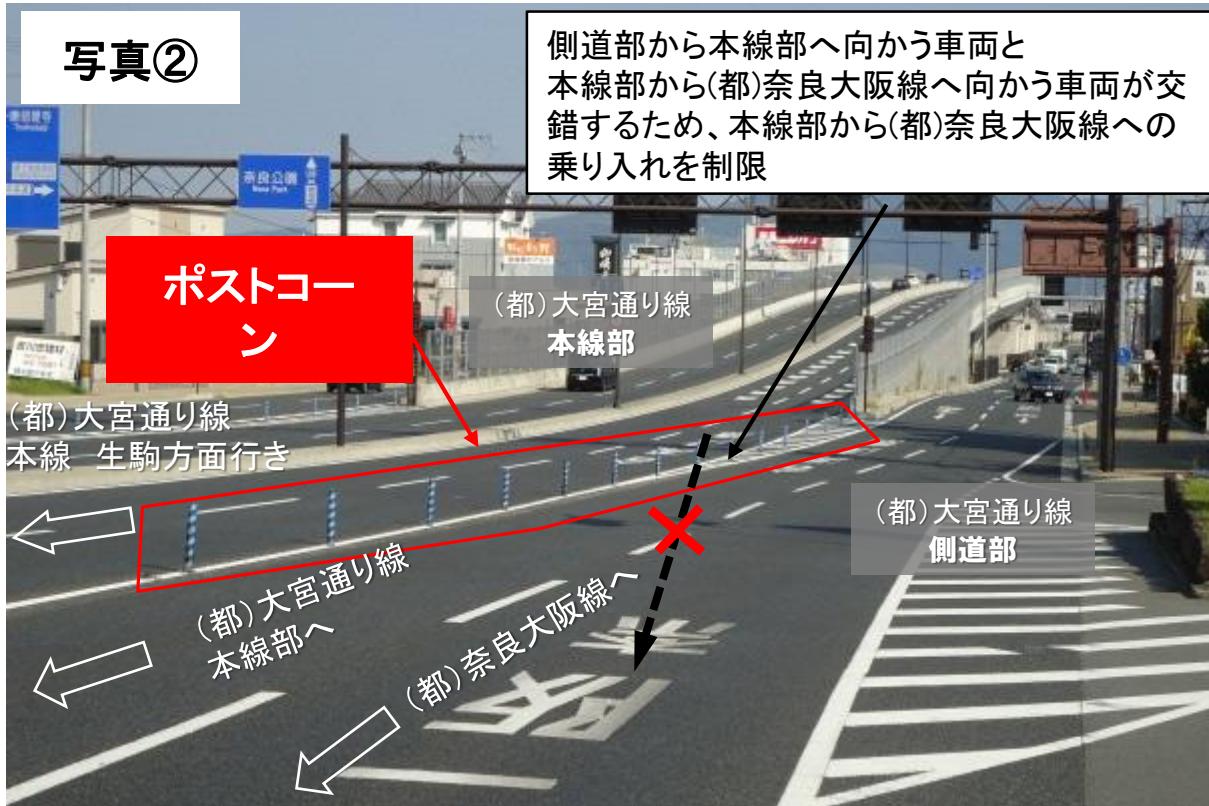
現在



○ : ポストコーンを示す

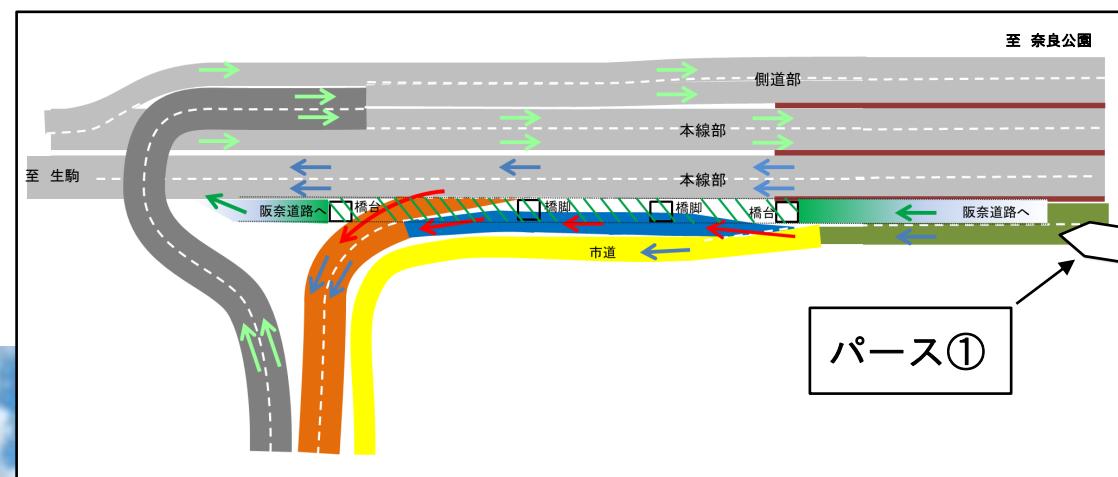
交通安全の観点から、(都)大宮通り線の本線部から(都)奈良大阪線(第二阪奈道路)への乗り入れを制限しています。

2. 現在抱えている問題点



3. 都市計画道路の変更概要

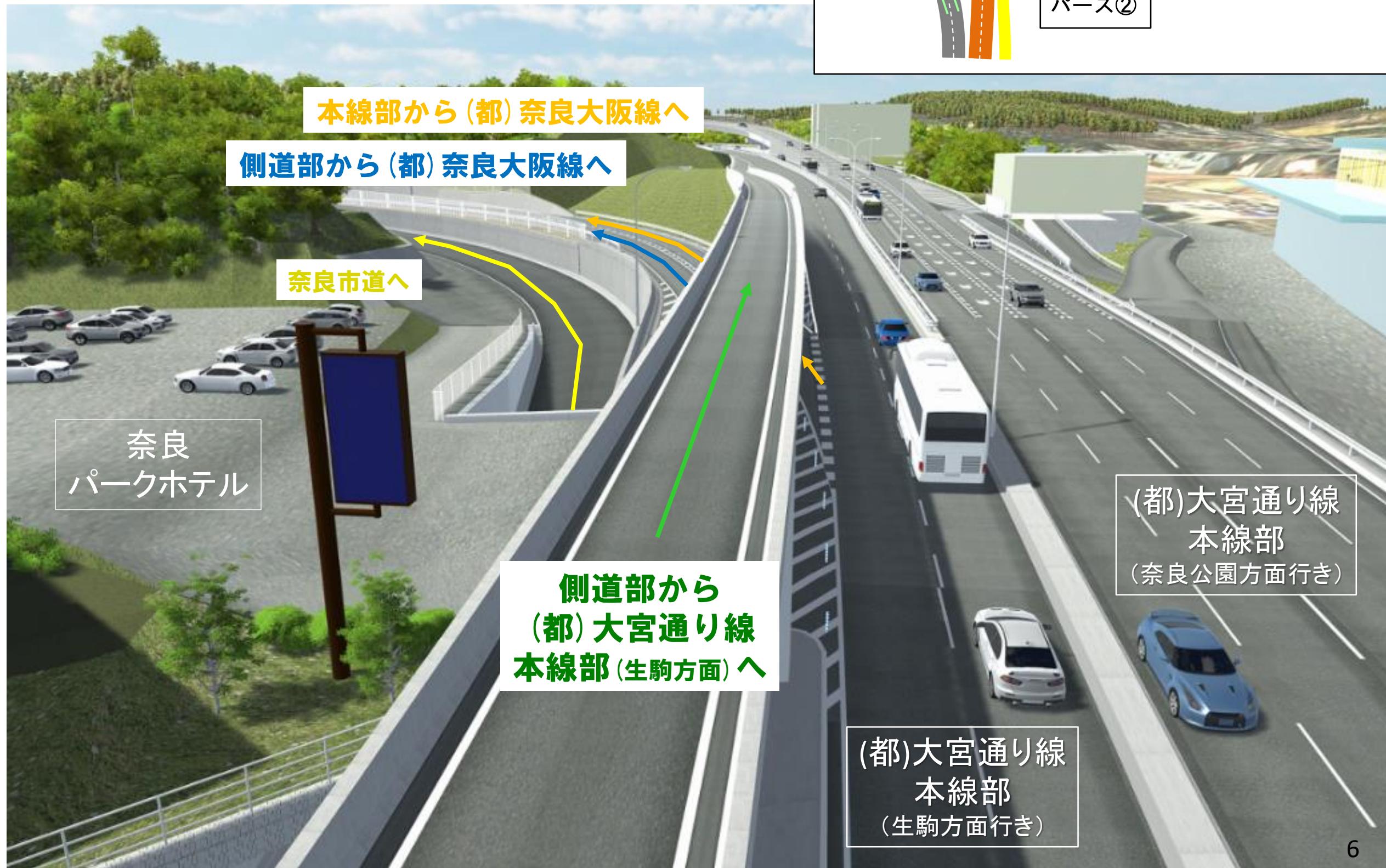
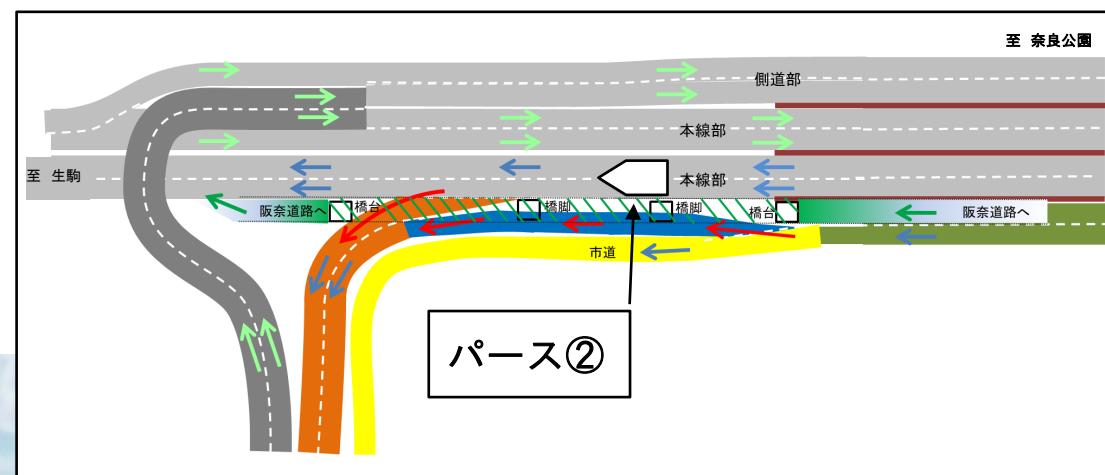
パース①



※パースはイメージであり、実際の整備とは異なる場合がございます。

3. 都市計画道路の変更概要

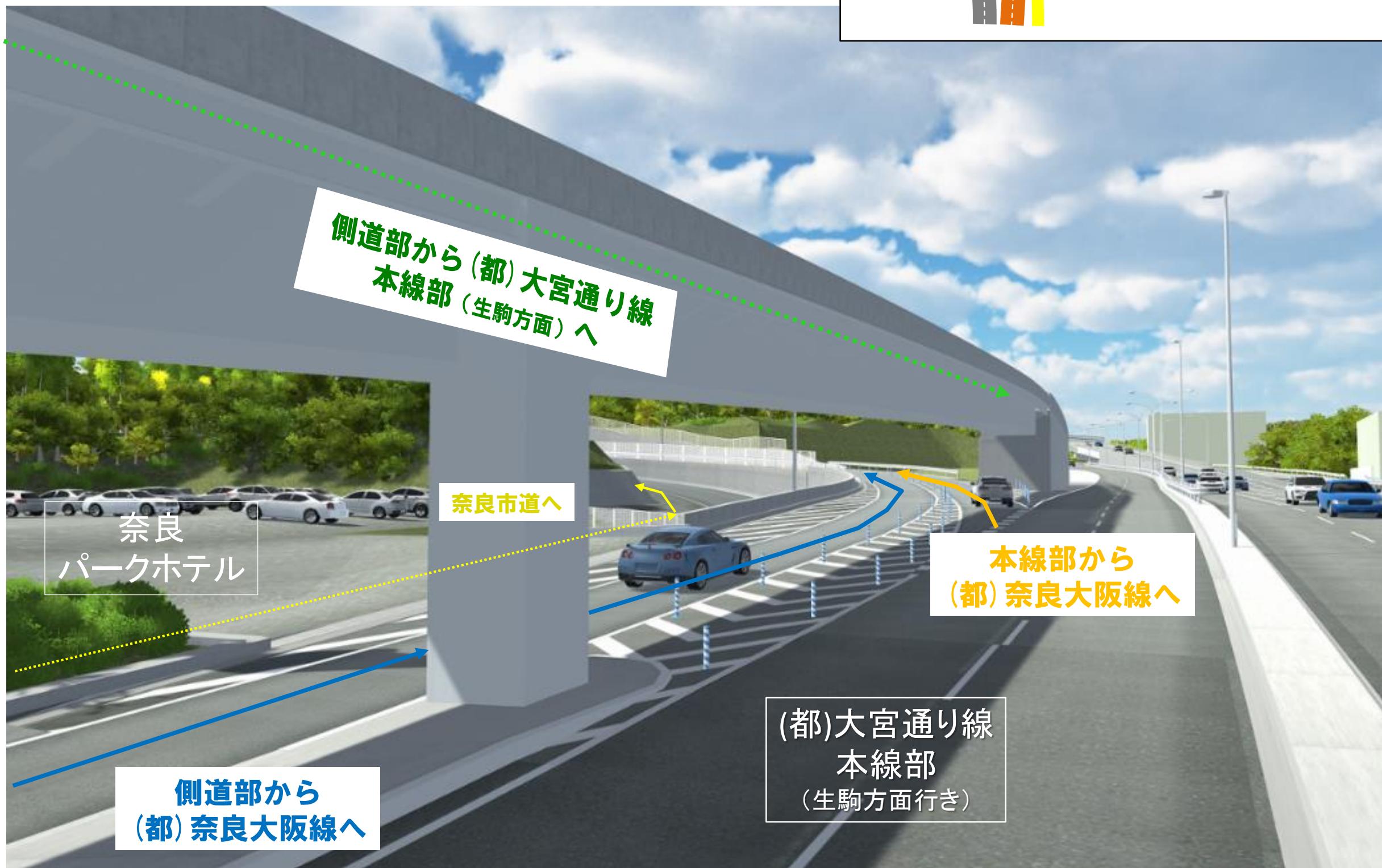
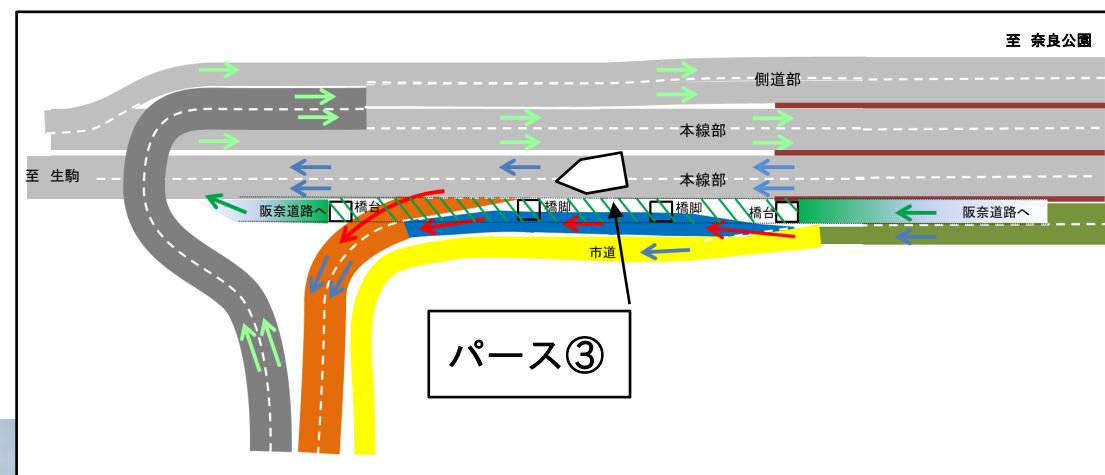
パース②



※パースはイメージであり、実際の整備とは異なる場合がございます。

3. 都市計画道路の変更概要

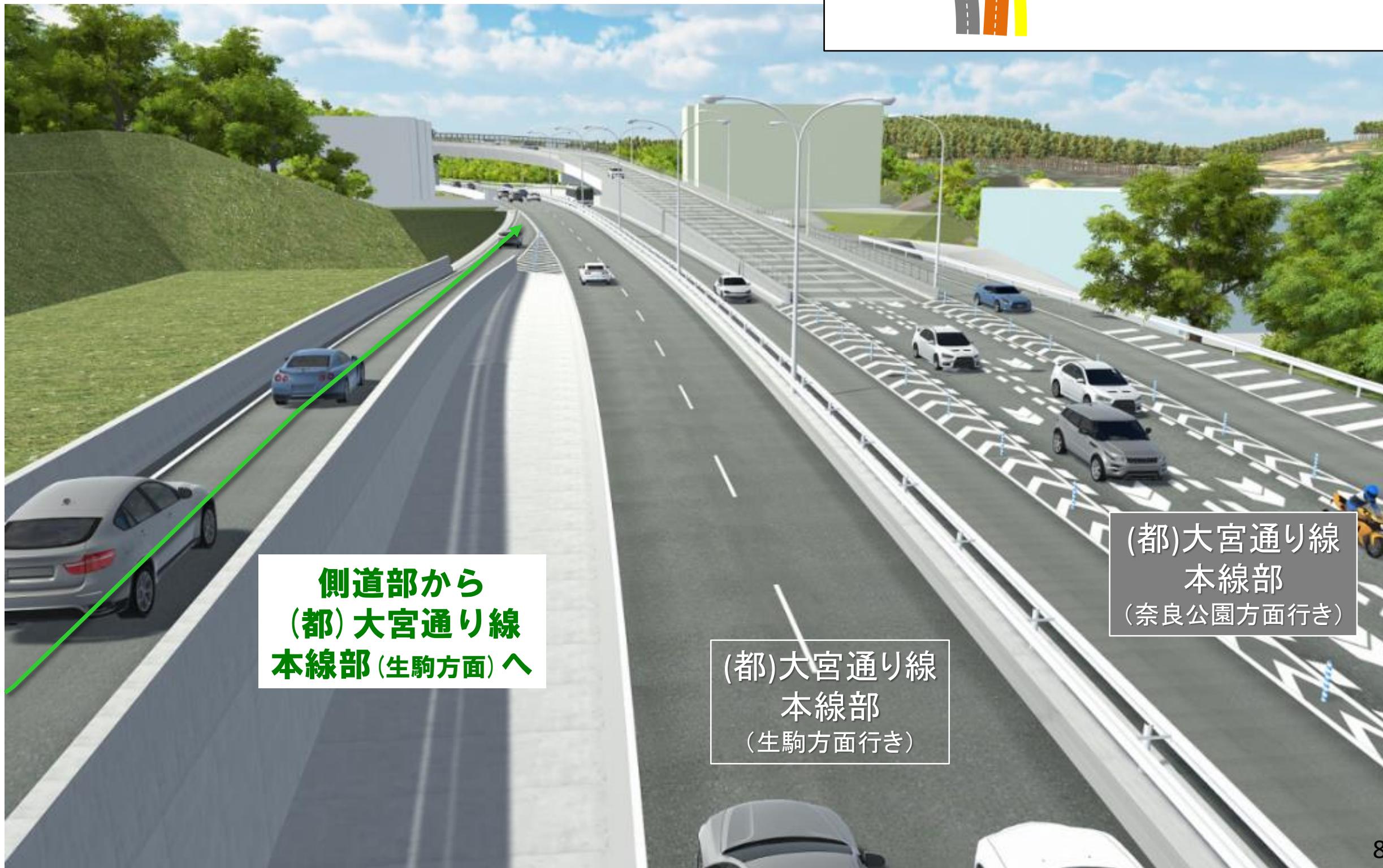
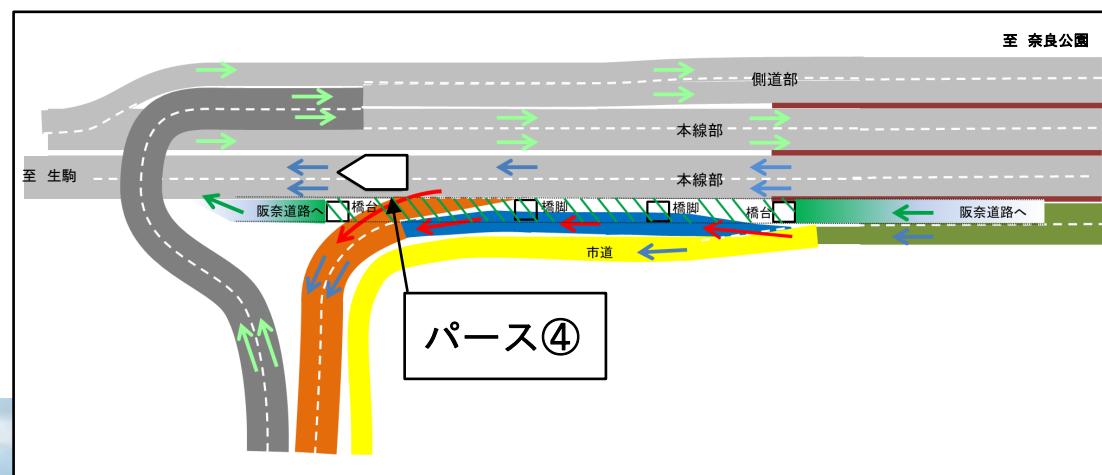
パース③



※パースはイメージであり、実際の整備とは異なる場合がございます。

3. 都市計画道路の変更概要

パース④



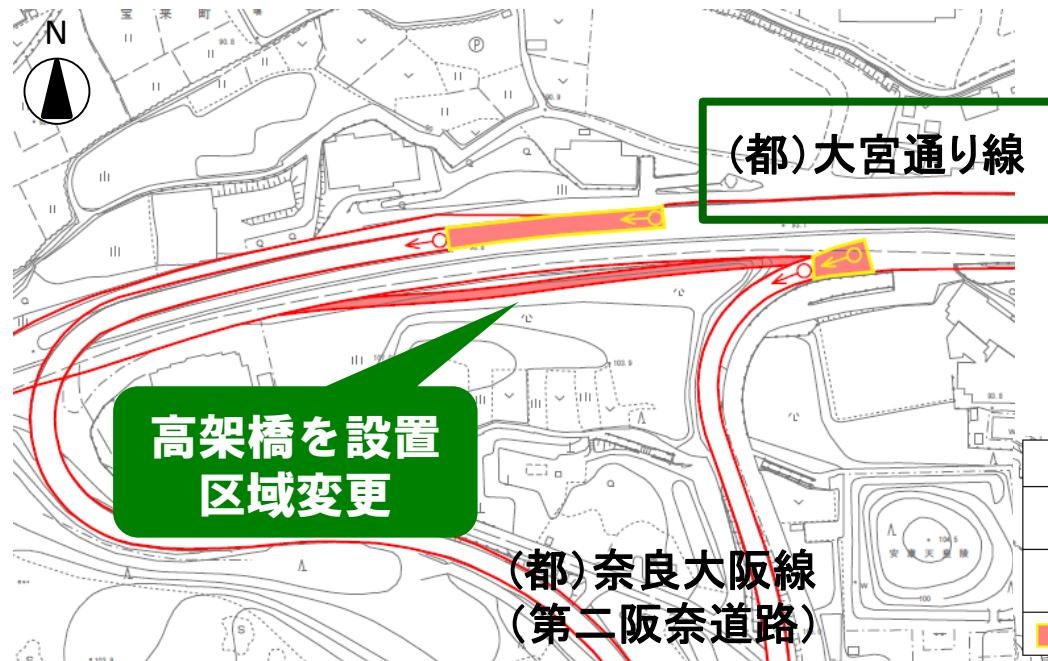
※パースはイメージであり、実際の整備とは異なる場合がございます。

3. 都市計画道路の変更概要

(1) 都市計画道路 大宮通り線の変更概要

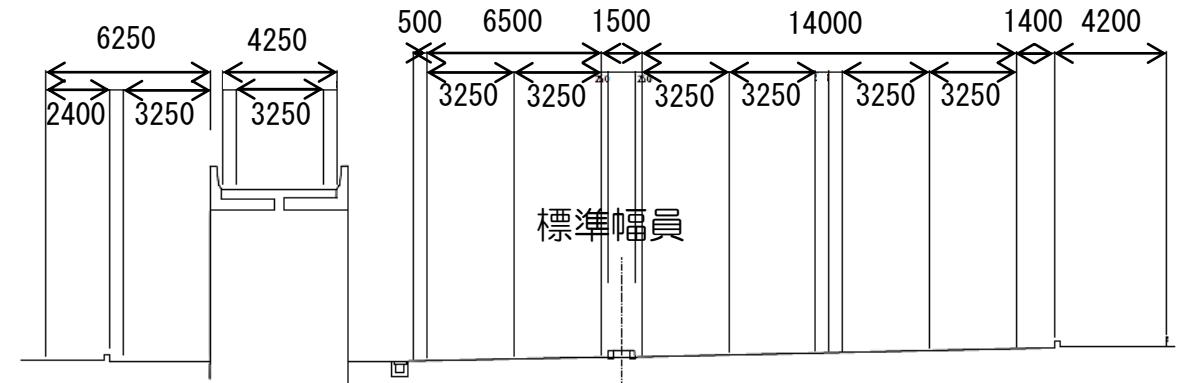
【区間】(起点)奈良市登大路町～(終点)奈良市宝来町
 【延長】 約6,460m

【変更内容】宝来4丁目の約520m区間において、側道の一部を線形変更して嵩上げ式とし、区域を変更します。



凡	例
追加	
削除	

奈良大阪線から大宮通り線へ変更

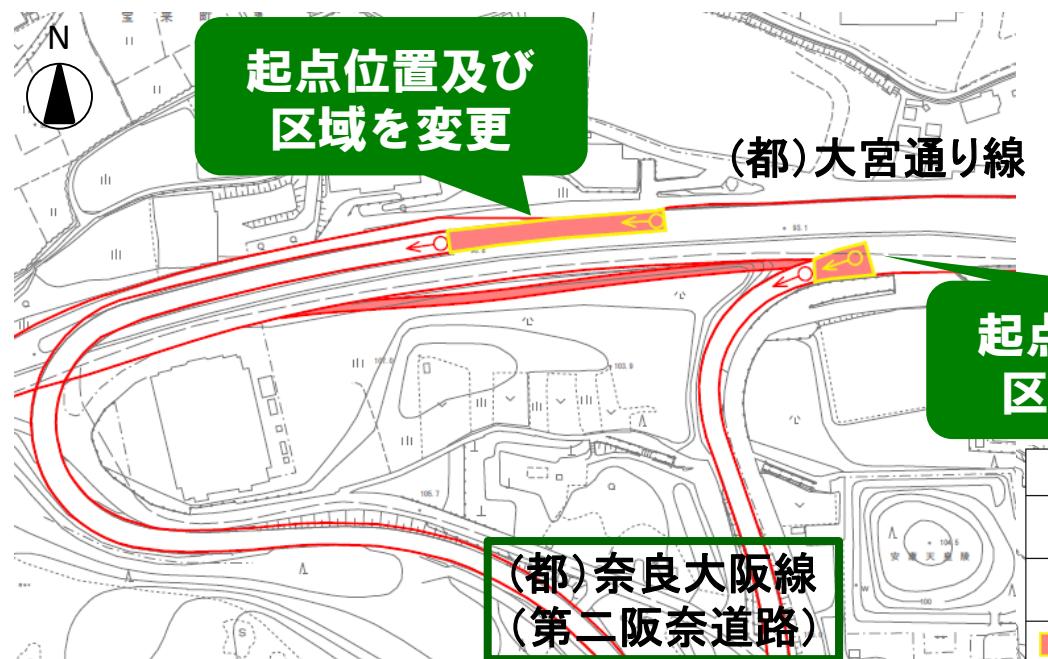


【計画交通量】 59,600台/日
 【道路区分】 第4種第1級
 【道路構造】 車線数 : 4車線
 車線幅員 : 1車線あたり3.25m
 標準幅員 : 23m (23~65m)

(2) 都市計画道路 奈良大阪線の変更概要

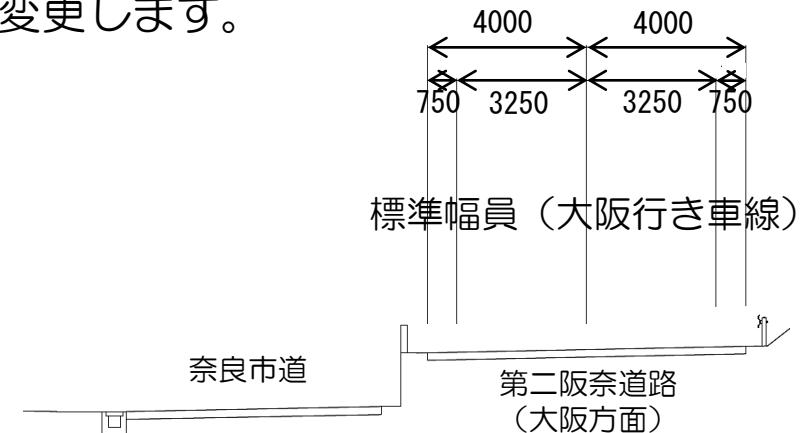
【区間】(起点)奈良市宝来町～(終点)生駒市鬼取町
 【延長】 約9,870m

【変更内容】自動車専用道路の管理区分に合わせて、起点位置及び区域を変更します。



凡	例
追加	
削除	

奈良大阪線から大宮通り線へ変更



【計画交通量】 13,000台/日
 【道路区分】 第1種第3級
 【道路構造】 車線数 : 4車線
 車線幅員 : 1車線あたり3.25m
 標準幅員 : 20m (19~74m)

4. 整備効果

(都) 大宮通り線の本線部と側道部の両方から (都) 奈良大阪線へアクセス可能

幹線道路ネットワークの機能強化
(都) 大宮通り線側道部の交通の一部を本線部へ転換
側道部の慢性的な渋滞を緩和

- **円滑な交通**が確保され、追突事故の減少等の**交通安全性が向上**する
- **交通の定時性**の確保に寄与し、**地域産業の活性化**や**観光振興**が期待できる
- **緊急輸送道路ネットワークの機能**を強化できる