

## 第96回奈良国際文化観光都市建設審議会

日時：平成22年5月28日（金）

午後1時から

場所：消防本部 4階会議室

司会

定刻になりましたので審議会を始めさせていただきます。

委員の皆様方には、ご多忙のところご出席いただきましてありがとうございます。

審議会の開催に先立ちまして、副市長より委員の皆様にご挨拶を申し上げます。副市長より申し上げます。

副市長

失礼いたします。副市長の福井でございます。よろしくお願いを申し上げたいと思います。

今、司会からもございましたように、本日お忙しいなか、ご出席を賜りましてほんとうにありがとうございます。また、委員の皆様方には平素より、市政の推進とりわけ本市のまちづくりにいろいろ御支援ご協力を賜っておりますことをこの場をお借りしてお礼を申し上げたいと思います。

ご承知のとおり、今年は平城遷都1300年の年でございます。記念すべき年でございます。新聞にもございましたように、この日曜日までに84万人を超える来場をいただきました。年間250万人を予定しておりますので、順調に推移しているところでもあろうかと思うわけでございます。まさに100年に1度の機会でございます。千載一遇の機会ととらえ、奈良市の情報を国内外にしっかりアピール、情報発信をしてみたいとこのようにも考えてもでございます。

また、これを契機に国際文化観光都市を標榜している本市といたしましては、そのまちづくりに向けまして、いっそう基盤をしっかりとつくってまいりたいとこのように考えているところでもございます。そういう意味におきまして、まちづくりの根幹をご議論いただいております先生方には、さらなるお力添えを賜りたいと、これもよろしくお願い申し上げます。

本日ご審議をお願いいたしております案件は、あやめ池北地区、それから西大寺北地区の都市計画の変更についてでございます。いずれの地区も、本市といたしましては、まちの顔となる駅前の重要な地域でございます。

どうか先生方には、忌憚のないご意見を賜りまして、今後ともよりいっそうのご指導を賜りますことをお願い申し上げまして、初めにあたりましての挨拶とさせていただきます。

本日はどうぞよろしくお願い申し上げます。ありがとうございました。

司会

ありがとうございました。

続きまして、本年4月の人事異動により事務局に変更がありましたので紹介させていただきます。

異企画部長でございます。

湯浅都市整備部長でございます。

中田都市計画室長でございます。

奥田企画政策課長でございます。

中澤都市計画課長でございます。

それでは、第96回奈良国際文化観光都市建設審議会を始めていただきたいと思います。

〇〇会長よろしく申し上げます。

〇〇会長

委員の皆様方にはご多忙中のところ、本日の審議会にご出席いただきましてありがとうございます。座らせていただきます。

議事に入ります前に、委員の出席状況につきまして、事務局からご報告いただきます。

司会

ご報告申し上げます。

現在の当審議会委員総数25名のところ、本日ご出席いただいております委員数は14名でございます。なお、〇〇委員、〇〇委員におかれましては、急用ができたということで欠席という連絡がありました。以上です。

〇〇会長

はいありがとうございます。ただ今のご報告によりまして、出席委員が過半数を上回っておりますので、当審議会条例第6条第2項の規定によりまして、本日の審議会が成立いたしますことをご報告いたします。

なお、本日の傍聴希望者の状況及び報道関係者の写真撮影の取材希望等についてはいかがでしょうか。

司会

本日の傍聴希望者は、取材関係いっさいおりませんので、議事進行をお願いします。

〇〇会長

そうですか、はいわかりました。

それでは審議に入らせていただきます。

今日の審議事項は、先ほど副市長もおっしゃいましたように、あやめ池北地区と近鉄西大寺駅北地区、両方の都市計画の変更（案）の審議でございます。

委員の皆様方には十分にご審議をいただきますとともに、円滑な会議の運営にご協力をいただきたいと思います。と存じます。

本日ご審議いただきます案件は、あやめ池北地区の大和都市計画（奈良国際文化観光都市建設計画）道路、これはあやめ池登美ヶ丘線の変更（案）、並びに近鉄西大寺駅北地区の大和都市計画第1種市街地再開発事業の変更（案）、大和都市計画（奈良国際文化観光都市建設計画）道路の変更（案）、並びに地域地区の変更（案）と地区計画の決定（案）でございます。

本日の審議の順序でございますが、最初に、あやめ池地区の大和都市計画道路の変更案件を審議していただきまして、賛否をとらせていただきたいと思います。

引き続きまして、近鉄西大寺駅北地区の大和都市計画第1種市街地再開発事業の変更（案）、大和都市計画道路の変更（案）、大和都市計画地域地区の変更（案）及び地区計画の決定（案）について、ご

審議をいただきたいと思います。

なお、この中で、近鉄西大寺駅北地区の大和都市計画用途地域の変更（案）につきましては県決定の案件でありますので、なおそれ以外は市決定の案件でございます。

順序といたしましてまず、あやめ池北地区の大和都市計画（奈良国際文化観光都市建設計画）道路（あやめ池登美ヶ丘線）の変更（案）について、事務局からご説明いただきます。すみません、ちょっとここ暗いものですから、もひとつ十分字が読みにくいところがございます、お聞き苦しかったかと思いますが、お許してください。お願いいたします。

## 事務局

それでは、大和都市計画道路「あやめ池登美ヶ丘線」の変更（案）について、説明させていただきます。

はじめに、「あやめ池登美ヶ丘線」の位置について、説明させていただきます。

お手元の資料の1-1ページをご覧ください。

本計画地は、奈良市の北西部に位置しております。

位置図の中央部にあります駅が近鉄あやめ池駅で、その北側の東西の道路が都市計画道路「平城学園前線」でございます。

また、位置図の上側、北側のほうの東西の道路が都市計画道路「奈良阪南田原線」で、通称「ならやま大通り」でございます。

ただいま説明させていただきました2つの東西道路の都市計画道路「平城学園前線」、都市計画道路「奈良阪南田原線」を南北に結ぶ道路、位置図中央で赤色で示させていただいておりますのが、今回の都市計画道路「あやめ池登美ヶ丘線」でございます。あやめ池北1丁目を起点といたしまして、東登美ヶ丘1丁目を終点とする幹線街路となっております。

当路線は昭和57年に都市計画決定されております。平成11年に整備されております。

次に、今回変更いたします周辺の空中写真の説明に移らせていただきます。

お手元の資料の1-2ページの左側の空中写真をご覧ください。

青色で網掛け着色しております部分が、現在行われております「あやめ池土地区画整理事業」の区域でございます。

赤色の線で示しておりますのが、今回の「あやめ池登美ヶ丘線」でございます。

東西の黒色の線が「平城学園前線」で、あやめ池駅前広場が含まれております。

今回変更となる部分を、赤と黄色の網掛けで示しております。

なお、この地域は、奈良市第3次総合計画後期基本計画の市街地整備において「近鉄あやめ池駅周辺地区整備」として位置づけられております。

続きまして、あやめ池土地区画整理事業計画図の説明に移らせていただきます。

お手元の資料の1-6ページをご覧ください。

地図の下のほうに、赤色の線で示しておりますのが「あやめ池登美ヶ丘線」になっております。黄色で網掛けさせていただいております部分の両側の土地については今回、生活支援施設として土地利用計画が作成されました。

続きまして、計画書の説明に移らせていただきます。

お手元の資料の1-3ページをご覧ください。

上段の表が今回変更しようとするものでございます。

下段の表は変更前後対象表となっております、今回の変更内容につきまして、延長が約2,370mから約2,310mに60m減の変更となっておりますことを示しております。

続きまして、理由書に移らせていただきたいと思います。

お手元の資料の1ページ戻られました1-2ページの右側の変更理由をご覧ください。

変更理由を読み上げさせていただきます。

#### 概要

都市計画道路あやめ池登美ヶ丘線は、起点を奈良市あやめ池北1丁目、終点を奈良市東登美ヶ丘1丁目とする標準幅員13m、2車線、延長約2,370mの幹線街路である。

昭和57年に都市計画決定し、平成15年に最終都市計画変更車線明記のみを行っている。

#### 2、都市計画変更の必要性

あやめ池遊園地跡地利用計画を踏まえ、まちづくりを支えた地域に貢献する確実な都市基盤敷設の形成を図るため、あやめ池駅北側に交通結節機能、市街地拠点機能、交流空間機能等を有する駅前広場を新たに計画するとともに、広場の配置と一体的に都市計画道路平城学園前線の先行の変更を行いました。これが平成19年の3月14日でございます。

これにより、都市計画道路平城学園前線とあやめ池登美ヶ丘線と交わる部分が北へ約60m移動することとなりました。

今般、あやめ池土地区画整理事業の事業計画により、あやめ池登美ヶ丘線の当該交差点部以南の区画約60mにおける土地利用計画が策定され、この区間の道路については、生活支援施設からの交通と、近鉄奈良線以南の地域からの交通を処理する道路、北側一方通行に転換することが適切である。

このことにより、この区間を都市計画道路として廃止するとともに、平城学園前線との交差点処理を円滑にするため一部幅員の変更を行うものである。

続きまして、計画図に移らせていただきます。

お手元の資料の1-4ページをご覧ください。

計画図につきましては、ご覧いただいております図のようになります。

続きまして、新旧対照図の説明に移らせていただきます。

お手元の資料の1-5ページをご覧ください。

黄色に着色されている部分が除外される区域でございます。赤色に着色されている部分が今回、追加する区域となっております。

なお、この都市計画の案につきまして、今年5月7日から5月21日の期間におきまして縦覧いたしました。縦覧期間内におきまして意見の提出がなかったことをご報告いたします。

以上で、大和都市計画道路「あやめ池登美ヶ丘線」の変更（案）についての説明を終わらせていただきます。

#### 〇〇会長

ありがとうございました。ただ今、事務局から説明をしていただきました、あやめ池北地区の都市計画につきましては、すでにこの委員会でもこれまで諸種の決定をしたところでございます。

特にどう変わると、我々の市民感覚から言えば、どう変わるという感じはあまりしないのですが、やっぱりこの都市計画の道路の位置づけていたところの、あやめ池の駅の北側のところの60mのところ、ここのところをですね、この1-5の説明の時にもありましたように除外して、そしてちょっと茶色い網掛けしたところを追加するというようなかたちのものでございますが、これは都市計画といたしましては、き

つちり変更しなきゃならないということになりますので、案件としてかけられたものというふうに解釈しております。

このことにつきまして、ご質問ないしご意見、これまでずっと決定してきた、そしてそれに伴って私どもも、私なんかも毎日のようにあやめ池の所を近鉄で通過しておりますので、いろんな建物が出来上がっていく、いろんな施設が出来ていくところを見続けておるわけでございますけれども、そのあたりの周りの今後の計画等も含めましてですね、ご質問やご意見等ございますと思いますので、よろしくお願いをいたします。

はい、〇〇委員どうぞ。

#### 〇〇委員

3点ほど質問したいと思うのですが、その前に会長にお尋ねしたいんですけどね、先ほど会長もおっしゃいましたが、確かにここ暗いですね。スライドというのですか、プロジェクターですか、これやったら、かえって見やすいのですけれども、なかなかちょっと歳とってくると私も見にくい。〇〇会長も私より2つ3つは年上だと思いますから、当然もっと大変じゃないかというように思うのですが、なぜこの場所でやったのかと。〇〇会長の名前で招集をいただいたというふうに理解しているのですが、いつも前回は前々回もそうやったと思うのですが、資料を説明していただきたいということで、すぐに取りに走っていただいたりしましたね。この場所でやりますと、そういうことができないのじゃないかと思うのですが、その理由は何かちょっとまず教えてください。

まとめて質問しましょうか。

#### 〇〇会長

そうですね。

#### 〇〇委員

2点目はですね、今のことに関わるのですが、前に書いていただいている図面だけでは、今回のこの審議会にかかっているルートだけしかわからなくて、たとえば今のこの、よく市民の方から、近鉄のあやめ池の駅前が道路が確かに広くなりましたねと、しかしこれは蛇が卵を飲んだみたいで、それから先の県道の二条谷田線は狭いし、さらに学園前の方に行きますね、道もですね、これ眼鏡橋というのですか、あの所も含めて非常に交通も危険だと、通学する子どもからもそのような声もあるみたいです。

そういった状態のなかで、この先どのようになるか話を聞きたいなと。ここでさっきの話に戻りますが、じゃあどうなるかという話をたとえば図面で、すぐ出していただけるような図面を当然持って来ていただいているとは思いますが、それもどうなるのか聞きたいなと。

3点目は、今回除外をするということなのですが、じゃあ除外した部分はどうなるのかということについて説明していただきたい。あやめ池の、北、南の連絡通路の話は今、課題は2つあると思っております。

1つは、歩行者の動線がですね、これ階段で、〇〇会長もご存じかも知れませんが、あやめ池の南から北に歩行者が行こうと思えば、おおよそバリアフリーからはほど遠い。こういう状態の中で、階段を、特に高齢者の方も、それから現場でも私、指摘をさせていただいたのですが、現在のかたちだけでも、私もつまずいた。私一応健康者のつもりなのですが、このぐらいの段差があつてつまずきました。

そういうことを対策することのためにですね、もうひとつは、あやめ池の駅から東向きの一方通行が

あって、その先あやめ池何号踏切というのですか、踏切になっていると思います。この踏切は、あやめ池の駅からは東向き的一方通行で今の変更後の所へ繋がります。

しかし同時に、東方向から西向いてこの踏切に向かってくる車がある。つまり、2車線がきて踏切を渡るかたちになって、以前からその踏切の先にすぐに二条谷田線がありますから、これは極めていつ事故が起こるのじゃないかと心配しておったのですが、今回のこのやり方次第では、車だまりみたいな形ができるのかなという期待感を多少持っております。今出来ておりますけど、そのあたりについて説明していただきたい。

以上3点とりあえず質問させていただきます。

〇〇会長

はい、わかりました。第1点につきましてはですね、なぜここにしたのかということは私はよくわかりません。ので、事務局に教えていただきます。このところですね、いろんな審議会や委員会等が庁内で行われておりますけれども、非常に適当な広さの会議室が非常に使いにくくて、いろんなところの開催がバッティングしているようでですね、別の委員会も水道局の4階会議室を借りていったようなこともあります。この先どうなるのかなと思っていたら、とうとうここやということですね、私も初めてここへ来させてもらったのですが、そういうふうなことが最近よく起こっています。そのあたりの事情も含めてまずお答えいただけますか。事務局、はい、どうぞ。

事務局

この場所のことなのでございますが、当初6月の初旬の予定を实はしております、市の正庁を使うということで予定をさせていただいております。それがですね、実は参議院選挙もあるというようなことで、少しこの審議会のほうを早めてお願いをしたいということで、再度調整をいたしましたところやはり今、会長おっしゃったように場所がうまくセッティングできませんで、やむを得ずこういう場所になりました。

今後できるだけ早く日程のほう調整に入らせていただいて、できる限り市の庁舎の中で場所のほうセッティングできるように努力いたしたいと思っておりますので、今回につきましては誠に足場も悪く、場内も暗うございますが、なにとぞこれでご審議のほう続けていただきたいと思いますこのように思っております。

〇〇会長

今のお話なのですが、先ほど〇〇委員が質問されたなかであったと思うのですが、もしこの今日の審議を続けている間にですね、必要な書類等、資料等が必要になったら市役所まで帰らないかと。あるいはどんな資料を要求なさるか皆わかりませんので、それも十分に揃えて持って来ていると私思えないので、その時非常に困るのじゃないかと思うので、今日はもう仕方がないのですが、市役所の都市整備部ですね、いろいろ資料揃えてある所から離れた所でやるのは非常に不便で審議しにくいということもありますので、十分気をつけていただきたいなど、私からもお願いしときます。

それに対する今のお答えに対する再度のご質問等は、あとでまとめてお願いします。

じゃあ2つ目のご質問、この先どうなるということ、事務局お願いします。

事務局

今後の整備の状況でございますけれども、1-6ページに、開発区域の中の計画図はお示しをいたし

ております。今回、整備が終わったのは、この区域の中だけでございまして、今ご指摘の平城学園前線、これ実は県道になっておりまして、こちらについてはあやめ池の駅からですね、東へ向かいまして、西大寺方面へ向かう現道でございまして、これは現道は県道の県管理ということで、一部改修工事等が行われておるのですけれども、今現在はこれ以上の整備計画は具体化していないというのが現状でございます。

都市計画道路の事業主体は、本来奈良市でございまして、都市計画決定をしている関係で、県道にかぶっている部分につきましては、県がやはり整備を今後していくというふうな基本的な約束事がございますので、今後このあたりにつきましては、奈良県と歩調を合わせて整備に向けて話し合いを進めてまいりたいとこのように考えてございます。以上でございます。

〇〇会長

それでは、第3番目のご質問ですが、この除外した部分、1-6の図でありましたら、黄色いこの除外した部分はどうするのかということを中心としたご質問です。事務局お願いします。

事務局

1-6ページを見ていただいたらよくわかると思うのですが、1-6ページのいちばん下のほう、黄色く塗らしていただいている部分、これが都市計画道路で、今回除外をさせていただいた部分でございます。

本来ここは2車線の交互通行の道路ということで、都市計画決定させていただきましたが、現在はこの下図にちょっと隠れておって見づらいですけれども、北向きの一方通行というかたちで、現在ほぼ整備を終えております。

そして線路沿いに東西に繋がっておる道路、もともと県道がございました所ですが、これは今、歩行者とそれから2輪が使う一般車、4輪車は通行できないかたちになっております。道路の区域の底地関係ですが、都市計画道路でもともと道路地であったゾーンにつきましては、換地で道路地に別の所に移しております。

今、先生がご指摘になりました南側からきている道路なのですけれども、もともとはやはり踏切を渡ってすぐ県道があったということで、非常に危険でございました。

で、それで今は少し距離がございますので、以前よりは、安全性はアップしておるのではないかとこのふうには考えています。

ただし、駅の南側から、この図面には出ていませんけれども、線路沿いを東から西に向かって、この踏切に、あやめ池1号踏切という踏切なのですが、そこにぶつかってきている道路がございまして、そこであやめ池のさらに南から来た車と輻輳するという状況は、やはり現状ではございます。

でこれを少し改修する手だては今のところ、踏切があるということでございますので、メドがたっておらないということでございます。

あと、歩行者の関係でございまして、歩行者はやはり現在は基本的にはもともとあやめ池の遊園地があった時代に駅の南側から北側へ抜ける歩行者だけの通路がございまして、これは駅構内という取り扱いになっておりますけれども、そちらをご利用になっていただいております。

ただし、これにつきましても、一部階段がございまして、バリアフリー化されておらないというふうなところで、このまちづくりと申しますから、あやめ池駅の全体としては、今後やはりまだ課題を大きく抱えておる部分であるというふうには認識しておりまして、あやめ池この部分につきましては、近

鉄さんともお話し合いを続けさせていただいているというのが現状でございます。以上でございます。

〇〇会長

はいありがとうございました。それでは、〇〇委員どうぞ。

〇〇委員

再質問といいますが意見を含めて申し上げたいと思いますが、お話を聞いておりますと、ここから東も西も県道やから、そんな事は知らんわいと。そう言いそうな感じのご答弁であってですね、ちょっとこれはいかがなものかと。私、皮肉を込めて蛇が卵を飲んだと申し上げたと思います。ちょっと他の方から聞きますと、蛇は蛙を飲むものやというふうに聞きましたのですが、あえて申し上げましたのは、ちょうどこの正面の近鉄のあやめ池駅の広場です。それから、所々にありますが、まさに蛇が蛙ならぬ卵を飲んだみたいに、広がったり狭まったり、これであとは県道ですから知りませんでは、我々も話ができないと。

したがってここで、県の当然資料もあると思いますし、まだ計画決定できなくてもですね、県もそれなりのかたちを考えるとと思うので、そういうものを出してくださいと。ところが、いちばん最初の話になりましたら、ここでやると資料もすぐにこれは出てこないだろうなあとと思うわけです。

だから、〇〇会長からもお話しいただきましたから、次はですね、何を急いだのかわかりませんが、ちゃんと場所はですね、そういう資料が整う所でやっていただきたいということを強く申し入れておきたいと思います。

この場所でやることによって、最初、傍聴希望もあるいは新聞社の、マスコミですね、取材もないということですから、これは必ずしもこの場所には関係ないかもわかりませんが、やっぱりそのあたりは足の便利な所も含めてやっていただくように強く要求しておきます。要求しておきます。

それから、次です。この問題の中で、縦覧期間という話があって、5月の26日までですか、21日までですか、縦覧があって、そしてその中で意見が誰もありませんでした。

これは副市長にお聞きします。縦覧、私、実はこれ知らなかったのです。知っていれば、私も見に行きたらう。おそらくそれ以外のところで、今 JR 奈良駅南地区区画整理事業もですね。これもやっているということを風聞しておりますけれども、しかしこれも私らに案内も何もないと。

国都審の委員ぐらいには、今どんなところで縦覧をしますよと、このことを言うべきではないかと。実はこれちょっと余談になりますが、昨日、奈良市のいわゆる事業仕分けの32項目を選定する委員会が開かれました。実は秘密会で行われました。仕分けですから当然これは明らかにしてやるべきなので、私も市民とともに、市会議員の1人ですから、傍聴希望出しました。それを返ってきました答えが、利害関係者の立ち合いによって中身が変わるといふ。それはおかしい話やなあというふうに私思いました。ちょっと市長が、仲川市長になりましてから、いわゆる情報公開という話からは一歩下がってしまったような気がしております。

その意味では、この縦覧期間とかですね、あるいはどういうことをやっているかということについて、多くの市民の中で、どこの範囲でこれは言っているのか、どうして国都審の委員ぐらいにはこういうことをやっていますよということの情報の提供がないのか、このことを私も非常に残念に思っております。

このことを申し上げて、以後ですね、そういう縦覧期間であれば、私たちにも案内をいただきたいと、このことを強く要求したいと思います。これについて、副市長のご答弁を求めます。



〇〇会長

ええと、副市長。はい、それでは副市長お願いします。

副市長

お答えをさせていただきたいと思います。

結論から申し上げますと、次回から国都審の委員さんには、お知らせをさせていただきたいと思えます。そのあたり配慮が足りないというのか、このことについてはお詫びを申し上げまして、今の言葉を重く受けさせていただきました。次回からそのようなことについては、十分注意をさせていただきますので、よろしくご理解賜りたいと思います。よろしくをお願いします。

〇〇会長

ああそれでよろしいのですね。我々国都審の委員しかと承りましたので、ぜひよろしく願いいたしますね。これは先ほど委員がおっしゃったとおりだと思いますのでね。知らん顔で我々全然わからないというのね、ここで議論しているだけの話ではね、やっぱりその他の審議会、委員会でもあることなんですけれどね、よく言ってもらえたと思います。お願いいたします。

他の委員の方で、ひとつ今の計画につきまして、ご質問なりご意見ございましたらよろしく願いします。はい、〇〇委員どうぞ。

〇〇委員

今日の主題ではないのですけれども、関連する問題としましてですね、この平城学園前線というのは東西に走っておりまして、ちょうどこの今のあやめ池登美ヶ丘線の所から先が、計画道路として線が示してはりますね。それをずっと先のほうへ行きますと、住宅地の中を通っていますね。これは奈良だけではなくて、実は他の都市でもよくあることでして、家がないときに計画道路ができて後から家ができたとか、家があるにもかかわらず将来ここを通したいということで、両方の場合があるのですけれども、こういうふうになるとですね、現実問題としては、なかなかその解決がつかない。計画路線が通るのはなかなか難しいことですからね。

これは県の計画決定かもしれませんが、県としての利害関係者のあたり、そのあたりの問題はこういうふうには調整を今後どう進められるのか。そういう問題はいっぱいあると思うのですけれどね。どういうふうにお考えになっているのか、ちょっと全体の問題で申し訳ないのですが。

〇〇会長

はいそれでは、今の〇〇委員からのご質問ですが、内容はご理解いただけましたか。はいそれでは、事務局お願いします。

事務局

都市計画道路の全体像という話につながっていくのかなと思うのですけれども、都市計画道路に関しましては、計画決定をされた後は、新しく家を建てるということになりまして、都市計画法の53条という許可申請の中で木造もしくは鉄骨2階までということで、許可を受けて建築主の方が建築をされているということです。都市計画道路に私の家がかかっているとか、敷地がかかっているということは、家を建て替えされたり、新築されたりする場合には十分ご認識をいただいているとは思っております。

す。

ただし、これを今後整備するにあたりましてはやはり、権利者の方々のご理解を得ながら進めていくということですので、かなり労力のかかることにはなります。

で、今回、県のほうがですね、全体計画の中で将来人口も減ってくるということを受けまして、都市計画道路網自身全体の見直しをしたいというふうなことも方針として出しております。それを受けまして、奈良市のほうも計画決定20年以上を経過してまだ未着手の道路につきましては、今後具体的に見直しの作業に入っていきたいと、このように考えておりまして、少し整備が遅れてメドが立たない部分につきましては、そういう点で整備をさせていただいて、整合性をとっていくという必要は感じておりまして、そのような作業をした後にまた先生方にご審議をいただくというかたちになるかというふうにご考えてございます。以上でございます。

#### 〇〇委員

形式上そうなのですけども。なかなかその計画のほうがあるから立ち退けとかですね、現実の問題としては非常に難しい、できるところもあるしできないところもある。道路というのは、途中で止まっても道路の機能は出せないものですから、ずうっとその沿線全部が簡単に解決するかというと、なかなか解決しませんで、これを見ていてもどうも解決しそうな場所だなあとこう思っているのですけれども、そのあたりについては、早め早めに何て言うのですかね、迂回路なりその計画路線が必要かどうか、かなり、廃止するなり何なりという、やっぱりそういう先々の計画をもう少し進めていかないと、だんだんやりにくくなりますよね。そのあたりについてちょっとおうかがいしたところでございます。

#### 〇〇会長

ちょっと関連してお聞きしときますけれども、先ほども〇〇委員のほうからのご質問の中で、県道については知らんということなのかというような意味のご発言があったのですが、つまり奈良市内を通る計画道路であるにもかかわらず、これは県決定ということですね、上位の決定になるわけですよね。

だからその意味では、県と県の都市計画道路の考え方というものを、たえずやっぱり市が知っておかないと、あるいは話をすり合わせておかないと、ポカッと後ですら決め、それでこのようにやって、県決定だから決めてくれと、同意してくれと、いうように言われてもなかなかこれね、市の審議会としてはやりにくい、というかやや抵抗もありますから、そのあたりのところはどうなんでしょうか。絶えず絶えずそういう県の担当の方々ですら、いろんな意見交換されたり、先々の今、〇〇委員もおっしゃったけれども、先々の計画等についての相談にのるとか、奈良市の側の考え方を申し上げるとかいうような機会があるものでしょうか。ちょっとそのあたりを教えていただきたい。

#### 事務局

はい。今のご質問なのですが、都市計画の決定をする手続きというのは、かなり煩雑と申しますか、市の手続きを踏んで県の手続きを踏んで、また縦覧をかけたとかいうことがございますので、それにつきましては、私ども県の都市計画の部局と常時ではございませんけれども、定期的にお話をさせていただいておりまして、情報は得るようにしております。

ただし、それを事業にかかるといふ部分につきましては、できるだけ情報収集には努めておりますけれども、事業をやる部局と私どもとで、ちょっと担当が違ったりすることも往々にしてございますので、私どもの事業を入手するタイミングが少し遅くなっておるといふようなこともございます。

しかしできる限り情報につきましては、県と奈良市とで共有をすることでの協議は基本的には行っているつもりでございます。以上でございます。

〇〇会長

ありがとうございます。ええその他ございませんでしょうか。ご意見等は。

実は今日はですね、このあやめ池もさることながら、西大寺北のところがいへんたくさんございましてですね、ご意見もそのところはかなり集中するのではないかとあらかじめ私も思いをそうしているんですけど、もしこのあやめ池の件につきまして、特にこれ以上ございませんようでしたら、これは市の都市計画法に基づく決定をしなきゃなりませんので、賛否をとらせていただきたいと存じます。

〇〇委員

異議ありません。

〇〇会長

はい。それではよろしゅうございますか。大和都市計画道路あやめ池登美ヶ丘線の変更（案）につきまして、原案どおり変更することに賛成の方は挙手をお願いいたします。

ありがとうございます。全員挙手と、賛成ということで、本案件は原案どおり可決いたします。

続きまして次の案件、つまり西大寺駅北のいくつかの関連した提案がございますので、そのご説明をいただきたいと思います。

読み上げますと、近鉄西大寺駅北地区の大和都市計画第一種市街地再開発事業の変更（案）、大和都市計画道路の変更（案）、大和都市計画地域地区の変更（案）及び地区計画の決定（案）につきまして、一括してご説明ください。

なお、市決定、県決定と分かれておりますので、ご意見等うかがった後、採決の場合は分けてさせていただきます。よろしく申し上げます。

事務局

近鉄西大寺駅北地区の案件について説明させていただきます。

まず、この案件につきましては、近鉄西大寺駅北地区第一種再開発事業が中止になったことを起因としておりますので、そのまず当初の取り組みから今日に至った経緯について、まず説明させていただきます。

資料２－１－１をご覧ください。

近鉄西大寺駅地区は、交通の結節点で奈良市の副都心として位置づけされており、交通の便利なことから、駅周辺の住宅開発が進み、駅周辺に商業地域の集積をしまいましたが、都市基盤整備が未整備なことから、昭和６１年に近鉄西大寺駅北地区市街地再開発調査委員会を設定させていただきました。そして、調査と原案検討を進めてまいりました。

それを経て、昭和６３年４月１日に当地区については、都市基盤施設の道路であり駅前広場等が未整備で、また低層木造住宅が密集しており、土地利用が不健全な状態でありますので、土地の合理的かつ健全な高度利用を行うことにより、都市機能・環境及び安全性の向上を図り、奈良市の副都心とするために市施行の市街地再開発事業を昭和６３年４月１日に都市計画決定されました。

その時の整備計画図が同ページの左下に載せてあります。

それに並行し、昭和62年に地元権利者さんにより設立されました西大寺再開発地権者対策協議会に対し事業計画の説明を継続的にやってきましたが、土地評価等の条件について合意を得ることができませんでした。

また、当時、土地の評価が急激に下がり、権利床の面積が激少し、地権者さんにとって条件が悪くなり、また道路整備のために導入できる補助金も地下の下落により減ることになりました。

さらに、バブル経済の破綻、経済情勢の冷え込みのためキーテナントに手を挙げてくれる企業もない状態であります。

そのような中、平成10年3月、事業採択後一定期間未着工の事業については、建設省所管の再評価実施要領が策定され、西大寺北地区の再開発事業も再評価の対象となりました。

それに伴い、平成10年12月に、当該再開発事業の再評価の審議を奈良県公共事業評価委員会に依頼いたしました。

また、地元権利者さんの事業再評価についての説明を行い、平成11年1月にアンケートを実施させてもらった結果、土地面積の73%の方が事業の中止の意向を示されました。

その結果を踏まえ、平成11年3月、4つの所見が付され、奈良県公共事業評価監視委員会より事業中止が承認されました。

4つの所見とは

- ① 市街地再開発事業は、市街地の土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図るために有効な手法であり、今後とも同事業の果たす役割は大きいものと考えられる。
- ② こうした中、近鉄西大寺駅北地区の市街地再開発事業は、事業化に至らないまま長時間を要しており、現在の地元状況・経済状況を勘案すると、同地区については、中止もやむを得ないと判断される。
- ③ 西大寺駅周辺は、今後とも奈良市の副都心としての役割が期待され、駅前広場等の都市基盤整備の必要性が特に高い所であると考えられる。
- ④ 今後は、市において代わるべき計画・手法を早急に検討し、関係機関等とも調整のうえ、できるだけ早期に整備の方向性を示し、必要な措置をとるように図っていただきたい。

以上が、事業の検討から中止に至った経緯でございます。

次に、事業中止から都市計画の変更手続き前までの概要について説明させていただきます。

平成11年3月の事業中止以降、再開発事業に代わる新たなまちづくりを進めるための整備計画案を作成し、地権者の方々と協議を進めてきましたが、整備計画案に理解が得られない状況でありました。

しかしながら、事業は中止になりましたが、都市計画は昭和63年のままで、今の状況では、都市計画法の建築制限がかかった状態であり、地権者の方が建て替えたくても建て替えることができない、商業地域として相応しい建物が建て替えられないなど、地権者の方々にご不自由をかけた状態であります。そして、早期に都市計画の変更が望まれている状況でもありました。

こうした中、平成21年1月から3月にかけて、地権者の方々と個別の協議を行い、整備計画案及び事業への協力要件を聴聞してまいりました。

そうした状況の中、2-1-8ページをご覧ください。

この整備計画図（変更案）で、平成21年12月の地権者説明会において、今回の整備計画案及び都市計画の変更及び決定案について、一定の理解を得ることができたので今回、変更の手続きをさせて貰うものであります。

次に、新たな整備計画について説明させていただきます。

1つ目に、地権者においては、敷地の共同化の意思がないことから、土地利用については個別利用とする。

②道路、駅前広場等の公共施設が十分整備されていないことから、駅利用者や来街者にとって、安全・安心で利便性の交通結節点の形成を図るため、駅前広場・近鉄西大寺駅歩行者専用道路・都市計画道路西大寺東線の整備を行うこと。

③駅前広場や幹線道路の整備と土地の効率的な利用を促進するためとともに、駅前の立地条件を活用し、商業・業務施設を始め多様な都市機能を複合的に導入し、都市拠点にふさわしい良好な市街地の形成を図るため、後で詳しく説明させていただきますが、地区計画を導入し、地区内の有効利用の促進と防災性の向上を図るため、地区中央に区画道路を計画しています。

以上が、市街地再開発事業の中止から都市計画の変更手続き前までの経緯でございます。

次に、シート2-1-2をご覧ください。

市街地再開発事業の中止に係る都市計画の変更内容を説明させていただきます。

変更・決定の案件については幾つもありますが、再開発事業を廃止することに起因するものであります。

読み上げさせていただきます。

近鉄西大寺駅北地区第一種市街地再開発事業施行区域約1.9haを今回変更（廃止）3・4・102号西大寺一条線（駅前広場）駅前広場約5000㎡を駅前広場約4000㎡に変更させていただきます。8・7・100号近鉄西大寺駅歩行者専用道路については、当初延長130mのものを180mに延長させて貰います。

それに伴い階段の変更、エレベーター、エスカレーターの新設も考えております。

用途地域同じ商業地域建ぺい容積率は同じですが、再開発事業の中止に伴い区域の変更をさせていただきます。

高度地区につきましては、25m、31m、40mで計画させていただいたものを、25m、31mに変更させていただきます。

高度利用地区については、A地区、B地区ありましたが、今回変更（廃止）させていただきます。地区計画については、新たに西大寺栄町地区計画いうのを設定させて貰います。

個々の詳細については後ほど、担当者より説明させていただきます。

次、同ページの下段をご覧ください。

今日までの変更手続きについて、説明させていただきます。

まず、地区計画の決定（案）に係る権利者の縦覧を平成22年2月17日から3月3日まで行いました。意見書の提出は1件で、意見の内容は「この計画より西大寺駅踏切の問題解決を強く要望する」旨の意見であります。

次に、県決定である用途地域の変更（案）を除く、市決定の都市計画の変更（案）及び決定（案）については、知事の事前協議において、平成22年4月20日に「異存はない」との解答をいただいております。

次に、各都市計画の変更（案）及び決定（案）については、平成22年5月7日から5月21日まで縦覧を行いましたところ、5名の方が縦覧されました。

なお、意見書の提出は、1名の方からございました。その内容については、最後に報告させていただきます。

それでは、西大寺北地区に関する変更内容について、担当より説明させて貰います。

事務局

失礼します。説明させていただきます。

それではまず、近鉄西大寺駅北地区第1種市街地再開発事業の都市計画の廃止（案）について、説明させていただきます。

初めに、近鉄西大寺駅北地区第一種市街地再開発事業の位置について、説明させていただきます。

お手元の資料2-1-3ページをご覧くださいませ。

本計画地は、近鉄西大寺駅の北側に位置しておりまして、近鉄奈良線、県道谷田奈良線、主要地方道奈良精華線に囲まれた区域でございまして、黄色で塗り潰している所でございます。

次に、本計画地周辺の空中写真の説明に移らせていただきます。

お手元の資料2-1-4ページの左側の空中写真をご覧くださいませ。

黄色で囲まれた区域が市街地再開発事業の廃止区域でございます。

昭和63年4月に都市計画決定を行いまして、再開発事業を施行しようとしていた区域でございます。

昭和63年当時より、一部の建物が除却されましたり、改築されましたりしました。また、近鉄所有の駅前広場、小さい駅前広場があったんではございますけれども、平成16年、17年にかけて、奈良市のほうで暫定整備拡幅を行いました。それ以外は、その当時とほとんど変わってございません。

次に、近鉄西大寺駅北地区の第一種市街地再開発事業の都市計画の廃止理由の説明に移らせていただきます。

同じくお手元の資料2-1-4ページの右側をご覧くださいませ。

近鉄西大寺駅周辺地区は交通の重要な結節点でございまして、奈良市の副都心として位置づけておりますが、近鉄西大寺駅北地区は、駅前広場や道路などの公共施設が十分に整備されておらず、土地の利用状況も著しく不健全であったということから、土地の健全な高度利用を図り、市街地の環境改善を図るものとしまして、昭和63年に第一種市街地再開発事業の都市計画決定を行いましたが、社会経済情勢の悪化などによりまして事業が進まず、奈良県公共事業評価監視委員会に事業の再評価を諮問しまして、平成11年3月に事業の中止の承認を得たところでございます。

事業は中止となりましたが、都市計画は昭和63年当時のままでありまして、都市計画の変更につきましては、市街地再開発事業に代わる新たな整備計画を定めることによつて行うということになっております。

今回、先ほど説明させていただきましたように、新たな整備計画を定めまして、奈良市の副都心にふさわしい健全で良好な市街地の形成を図るために、本地区に地区計画を定めまして、用途地域、高度地区、高度利用地区、西大寺一条線及び近鉄西大寺駅歩行者専用道の都市計画の見直しとともに、近鉄西大寺駅北地区第一種市街地再開発事業の廃止を行おうとするものでございます。

次に、計画書の説明に移らせていただきます。

お手元の資料2-1-5ページをご覧くださいませ。

近鉄西大寺駅北地区第一種市街地再開発事業の都市計画の内容を表示しております。上段赤書きが昭和63年4月に定めた内容でございまして、道路などの公共施設の配置及び規模、建築物の整備、建築敷地の整備並びに住宅建設の目標について内容を定めたものでございます。

今回、都市計画の廃止ということで、下段ですけれども横バーを引っ張って廃止の表示をさせていただいております。

次に、計画図のほうに説明させていただきます。

お手元の資料2-1-6ページをご覧くださいませ。

黄色で着色している区域が市街地再開発事業の区域でございまして、都市計画の廃止をしようとする区域でございます。

次に、整備計画図の説明に移らせていただきます。

お手元の資料 2-1-7 及び 2-1-8 ページをご覧くださいませ。

まず、資料 2-1-7 ページでございまして、昭和 63 年 4 月に都市計画決定当時の整備計画図でございます。中央、灰色で着色している部分が施設建築物、再開発ビルの部分でございます。茶色で着色している部分が駅前広場や道路などの部分でございます。ピンク色で表示しています部分が西大寺歩行者専用道及び歩専道から再開発ビルに繋ぐペDESTリアンデッキの位置でございます。そういう計画を当時しておりました。

次に、資料 2-1-8 ページをご覧くださいませ。

今回の整備計画変更案でございます。先ほど事務局より説明のあったとおりでございますが、駅前広場、近鉄西大寺駅歩行者専用道、都市計画道路西大寺東線、県道谷田奈良線及び地区計画で定めます道路の整備計画図でございます。

詳細につきましてはまた、各都市計画の変更案の中でご説明させていただきたいと思いますが、都市計画道路西大寺東線につきましては、今回の都市計画の変更には行わないという計画になってございます。

以上で、近鉄西大寺駅北地区第一種市街地再開発事業の都市計画の廃止（案）についての説明を終わらせていただきます。

引き続きまして、都市計画道路 3・4・102 号西大寺一条線の変更（案）について、説明させていただきます。

まず初めに、西大寺一条線の位置について、説明させていただきます。

お手元の資料 2-2-1 ページをご覧くださいませ。

本計画地は近鉄西大寺駅北側に位置しておりまして、駅前の奈良市西大寺栄町を起点とし、都市計画道路一条富雄線との交差点であります奈良市山陵町を終点とする幹線道路となっております。

次に、本計画地周辺の空中写真について説明させていただきます。

お手元の資料 2-2-2 ページの左側の空中写真をご覧くださいませ。

赤色の線で示しておりますのが「西大寺一条線」でございます。

西大寺一条線は昭和 48 年に都市計画決定した後、昭和 57 年度から事業に着手し、平成 16 年度には県道谷田奈良線から主要地方道奈良精華線までの間が完成しまして、使用を開始しておりますが、駅前広場の整備や交差点改良ができていないということから、全面的な使用開始には至っておりません。

今回、駅前広場の面積や形状を見直しまして、都市計画の変更を行うものでございますが、黄色で網掛けしている部分が駅前広場から除外する区域でございます。赤色で網掛けしている部分が今回、駅前広場に追加する区域でございます。

次に、西大寺一条線の変更理由の説明に移らせていただきます。

同じくお手元の資料 2-2-2 ページの右側をご覧くださいませ。

西大寺一条線は、昭和 48 年に都市計画決定し、昭和 63 年 4 月に駅前広場などの変更を行いまして、近鉄西大寺駅北地区第一種市街地再開発事業により駅前広場の整備を行う予定でございましたけれども、社会経済情勢の悪化などによりまして、平成 11 年 3 月、市街地再開発事業を中止しました。

今回、近鉄西大寺駅北地区第一種市街地再開発事業の都市計画の廃止とともに、将来乗降客数や隣接地の土地利用などを考慮いたしまして、駅前広場の面積や形状を見直し、都市計画の変更を行うもので

ございます。

次に、計画書のほうの説明に移らせていただきます。

お手元の資料2-2-3ページをご覧くださいませ。

上段の表が今回変更しようとする内容になってございます。

下段の表が変更前後の内容になってございます。下段の表の中で、上段〈〉書きが変更前、下段赤書きが変更後の内容になってございます。

変更内容といたしましては、駅前広場の面積や形状を見直しました結果、駅前広場面積約5,000㎡が約4,000㎡の駅前広場になったところの計画書でございます。

引き続きまして、計画図の説明に移らせていただきます。

お手元の資料2-2-4ページをご覧くださいませ。

赤色で着色している区域が、変更後の区域を表しております。

引き続きまして、新旧対照図の説明に移らせていただきます。

お手元の資料2-2-5ページをご覧くださいませ。

今回、駅前広場の面積や形状を見直しまして、都市計画の変更を行うものでございますけれども、黄色で塗り潰している部分が駅前広場から除外する部分、赤色で塗り潰している部分が駅前広場に追加する区域でございます。

次に、計画平面図の説明に移らせていただきます。

お手元の資料2-2-6ページ及び2-2-7ページをご覧くださいませ。

まず、資料2-2-6ページが変更前の図面でございます。これは市街地再開発事業によって整備しようとしていた計画図でございます。

駅前広場面積が約5,000㎡、バス乗降場が4バス、乗車2、降車2の4バスでございます。バスプールは3台、タクシー乗降場2バス、降車1台、乗車1台になっております。タクシープールが13台、一般車乗降場4バスとなっていた計画でございました。

次に、資料2-2-7ページが変更後の計画図でございます。

駅前広場の変更につきましては、平成16年度に実態調査いたしましたバスやタクシー、歩行者、駅乗降客などの数値及び平成10年に策定されております「駅前広場計画指針」という指針に基づいて、駅前広場の計画をしております。

駅前広場面積が約4,000㎡でございまして、バス乗降場が2バス、赤色部分でございます。バスプールが2台、オレンジ色部分でございます。タクシー乗降場が2バス、水色部分でございます。タクシープールが8台、青色部分でございます。一般車乗降場が2バス、黄緑色部分でございます。車椅子用乗降場が1バス、緑色で車椅子の表示をしている所でございます。

また、各施設の配置でございますけれども、車椅子利用者などハンディキャップをもった人のための乗降場を駅にいちばん近い所といたしまして、次に、タクシー利用者につきましては、手荷物を持った人や地理に不案内な人、急いでいる人、何らかのハンディキャップをもった人などが多いということから、タクシー乗降場を2番目に駅に近い所といたしまして、バス乗降場につきましては、バスの走行軌跡の関係もございまして、結果的に駅からいちばん遠い所になってございます。

また、一般車乗降場につきましては、自家用車の走行軌跡及び駅前広場のスペース等の関係から、駅前広場の北西部に配置しております。

また、歩道につきましては、標準幅員を4.0mといたしまして、バス・タクシーの乗降部には雨よけの上屋が必要と考えまして、2m加えて6.0mの幅員。



一般車乗降部につきましては、乗降者の滞留1mを加えまして5.0mの幅員としております。

また、西側の歩道部につきましては、近鉄西大寺駅歩行者専用道のデッキの一部及びデッキと駅前広場を連絡する階段2か所、エレベーター1基、エスカレーター1基を配置するための空間も確保しているところでございます。

なお、駅前広場の計画にあたっては、警察やバス事業者、タクシー協会などとも協議を行って本計画を計画しているところでございます。

また、駅前広場の計画に伴いまして、県道谷田奈良線から駅前広場へ進入する右折レーン、西側から東に向かって駅前広場に入る右折レーンでございますけれども、それが必要であるということから、県道谷田奈良線の拡幅も今回併せて計画しているところでございます。

引き続きまして、計画内容の説明に移らせていただきます。

お手元の資料2-2-8ページをご覧くださいませ。

先ほど、変更前後の計画平面図の説明をさせていただいたところでございますが、その内容の対比となっている表でございます。

まず、駅前広場の面積でございますけれども、変更前が約5,000㎡、変更後が約4,000㎡になってございます。

次に、交通施設の設置数ですが、

バス乗降場につきましては、変更前が4バースで変更後が2バース

バスプールにつきましては、変更前が3台に、変更後が2台

タクシー乗降場につきましては、変更前後ともに2バースとなっております。

タクシープールにつきましては、変更前が13台、変更後が8台となっております。

一般車乗降場につきましては、変更前が4台、変更後が2台となっております。

車椅子用乗降場につきましては、当初は計画はございませんでしたけれども、今回1台分を計画しております。

以上で、都市計画道路3・4・102号西大寺一条線の変更(案)について、説明を終わらせていただきます。

引き続きまして、都市計画道路8・7・100号近鉄西大寺駅歩行者専用道の変更(案)について、ご説明させていただきます。

初めに、近鉄西大寺駅歩行者専用道の位置について説明させていただきます。

お手元の資料2-2-9ページをご覧くださいませ。

本計画地は、起点を近鉄西大寺駅の北側の奈良市西大寺国見町1丁目、終点を近鉄西大寺駅南側の西大寺南町といたしまして、近鉄奈良線と立体交差する歩行者専用道でございます。

鉄道により分断された南北を結ぶ歩行者のための主導線を確保いたしまして、安全性・快適性を増進する目的で昭和63年2月に都市計画決定をしておるところでございます。

引き続きまして、本計画地の周辺の空中写真の説明に移らせていただきます。

お手元の資料2-2-10ページ左側の空中写真をご覧くださいませ。

赤色で示している所が、近鉄西大寺駅歩行者専用道でございます。

当該歩行者専用道は、近鉄西大寺駅北地区第一種市街地再開発事業区域及び西大寺南土地地区画整理事業区域、ちょっと見にくいと思うのですがけれども青色で示している部分でございますけれども、にまたがっております、それぞれの区域で事業を行う予定でございました。

近鉄西大寺駅北地区第一種市街地再開発事業は中止となりましたが、当該歩行者専用道の大部分を占

めております西大寺南土地区画整理事業は昭和63年7月から事業に着工しております。現在、歩行者専用道の整備につきましては、まだ未着手の状態でございます。

今回、階段の形状変更やエレベーター、エスカレーターの追加による都市計画の変更を行うものですが、黄色で網掛けしている部分が今回、歩行者専用道から除外する区域でございまして、赤色で網掛けしている部分が今回、歩行者専用道に追加する区域でございます。

次に、歩行者専用道の変更理由の説明に移らせていただきます。

お手元の資料2-2-10ページの右側をご覧くださいませ。

近鉄西大寺駅歩行者専用道は、鉄道により分断された南北を結ぶ歩行者のための主導線を確保し、安全性・快適性を増進する目的で昭和63年2月に都市計画決定をしております。

今回、駅前広場の形状の見直しとともに、階段の形状変更、エレベーター、エスカレーターの追加による都市計画の変更を行おうとするものでございます。

引き続きまして、計画書の説明に移らせていただきます。

お手元の資料2-2-11ページをご覧くださいませ。

上段の表が今回変更しようとする内容になってございます。

下段の表が変更前後の対比している表になってございます。下段の表の中の、上段〈〉書きが変更前でございます。下段赤書きが変更後の内容になってございます。

変更内容といたしましては、延長につきまして、約130mを約180mに変更しております。

これは、駅北側の階段部におきまして、西側へ降りる階段を追加したこと、及び階段を折り返し階段にしたことによる延長の増加となっております。

構造形式について、嵩上げ式を地表式に変更しております。

これは、都市計画運用指針という指針がございまして、道路に関する都市計画に定める構造で、嵩上げ式・掘割式・地下式・地表式の別の内容がございすけれども、当該歩行者専用道の内容が地表式に該当するということから、今回、地表式に表示を変更しておるところでございます。

幅員についてでございます。階段部が3.5m、通路部が7m、代表幅員が通路部であった7mというのをですね、今回、階段部が3m、通路部が7m、代表幅員が階段部の3mに変更してございます。

これは、歩行者の交通量の見直しによりまして、幅員の変更が生じたものでございます。階段部が3.5mから3mになってございます。また、駅北側の階段部におきまして、西側への階段を設置することが可能と、今回可能となったことによりまして、階段を追加したこと、及び駅前広場の歩道形状により折り返し階段にしたこと、によりまして、総延長が180mになったものでございますけれども、全体延長180mのうち、階段部が103m、デッキ部が76mとなりまして、代表幅員も最も延長の長い階段部の3mとしているところでございます。

また、地表式の区間における鉄道等の交差の構造についてでございます。特殊街路におきましては、立体交差についてその箇所数を記載することになってございます。今回、立体交差箇所数が1箇所という記載を追加させていただいております。

次に、計画図の説明に移らせていただきます。

お手元の資料2-2-12ページをご覧くださいませ。

赤色で着色している区域が、変更後の区域を表しております。

次に、新旧対照図の説明に移らせていただきます。

お手元の資料2-2-13ページをご覧くださいませ。

今回、階段の位置と形状の変更とともにバリアフリーの観点からエレベーターとエスカレーターを追

加することによる都市計画の変更を行うものですが、黄色で塗り潰している部分が歩行者専用道から今回除外する区域、赤色で塗り潰している部分が歩行者専用道に今回追加する区域でございます。

次に、計画平面図の説明に移らせていただきます。

お手元の資料2-2-14ページ及び2-2-15ページをご覧くださいませ。

まず、資料2-2-14ページが変更前の計画平面図でございます。

近鉄西大寺駅の南北の駅前広場を繋ぐ歩行者専用道ございまして、線路を跨ぐ幅員7mの通路部と、南北の駅前広場に接続する3.5mの幅員の階段で、総延長約130mの歩行者専用道で計画したものでございました。

次に、資料2-2-15ページが変更後の計画平面図でございます。

同じく近鉄西大寺駅の南北の駅前広場を繋ぐ歩行者専用道ございまして、線路を跨ぐ幅員7mの通路と南北の駅前広場に接続する幅員3mの階段で、総延長約180mの歩行者専用道になってございます。

北側の階段部につきましては、駅前広場の歩道との兼ね合いから、折り返し階段として今回計画しております。当初計画では、西側の階段が計画されておりましたが、今回、駅前広場の区域が鉄道側へ、南側のほうなんですけども、追加することが可能となったということから、歩行者の利便を図るためにも、西側にも階段を今回計画したものでございます。

また、バリアフリーの観点から、南北にエレベーター、エスカレーターを各1基ずつ設置する計画としておるところでございます。

引き続きまして、側面図の説明に移らせていただきます。

お手元の資料2-2-16ページをご覧くださいませ。

まず、上段の側面図でございますけども、東側から西側、新大宮駅側からあやめ池駅側を見た場合の側面図でございます。中央部が鉄道を跨ぐ通路部ございまして、右側が北の駅前広場に接続する階段、エレベーター及びエスカレーター、左側が南側の駅前広場に接続する階段、エレベーター、エスカレーターでございます。

次に、下段の左側は、南側の駅前広場から北側の駅前広場側を見た場合の側面図でございます。同じく中央部につきましては、鉄道を跨ぐ通路部でございます。右側が南側の駅前広場の東側に接続する階段及びエレベーターでございます。左側が駅前広場の西側に接続する階段及びエスカレーターでございます。

次に、下段の右側でございますけれども、北側の駅前広場から南側を見た場合の側面図でございます。中央部が同じく鉄道を跨ぐ通路部及び折り返し階段の位置付けをさせて貰ったことによる中段部、が中央部になっております。右側につきましては、北側の駅前広場の西側に接続する階段及びエレベーター、左側につきましては駅前広場の東側に接続する階段及びエスカレーターでございます。

次に、幅員の構成について説明させていただきます。

資料2-2-17ページの幅員構成図面をご覧くださいませ。

まず、左側が通路部の幅員を表示しております。総幅員7m、有効幅員6.5mでございます。内訳といたしましては、歩行者の通行に要する幅員が2.5m、車椅子の通行に要する幅員が1.0m、自転車を押しての歩行に要する幅員が2.0m、側方余裕幅員が0.5mを各左右に設けているものでございます。

次に、右側に階段部の幅員を表示しております。右側をご覧くださいませ。総幅員3m、有効幅員2.5mでございます。歩行者の集中など、安全性を考慮いたしまして、有効幅員2.5mとしているとこ

ろでございます。

以上で、都市計画道路 8・7・100 号近鉄西大寺駅歩行者専用道の変更（案）について、ご説明を終わらせていただきます。

## 事務局

続きまして、2の（3）地域・地区の決定及び変更（案）についてご説明いたします。

内容としましては、用途地域の変更（案）、高度地区の変更（案）、及び高度利用地区の変更（案）並びに西大寺栄町地区計画決定（案）でございます。

資料の 2-3-1 ページ、用途地域の総括図を見てください。

変更予定区域を赤線で囲んでおります。

資料飛びますが、2-3-4 ページ、現行と変更の用途地域図をご覧ください。容積率の変更に係る予定区域を赤線で囲んでおります。

当該区域の中で、現行の容積率の制限 400%の区域のうち、およそ 0.2ha の区域を 500%に、また現行の容積率の制限 500%の区域のうち、およそ 0.02ha の区域を 400%に変更を予定しております。

資料戻りますが、2-3-2 ページ右側をご覧ください。

（1）変更の理由としまして、市街地再開発事業の廃止や高度利用地区の変更及び駅前広場の都市計画の区域・規模の変更と、整合を図るため用途地域の変更に合わせて、高度地区の変更及び地区計画を定めることにより、計画的な土地の効率的利用と、良好な市街地の形成をめざすものであります。

（2）の変更の内容をご覧ください。

用途地域の指定は、現行の商業地域のままとし、容積率の各区域により変更するものであり、建ぺい率の変更はございません。

右側の用途地域決定の基本方針についてをご覧ください。

今回の用途地域の変更は、平成 14 年 6 月奈良県が定めました基本方針のうち、随時変更の項目の③ 2 に該当いたします。

その内容としましては、鉄道、道路等の土地施設の計画決定または事業の進捗状況に合わせて、これらの施設と用途地域との整合を図るため、適正な用途地域への変更が必要であると認められる場合に当たります。

資料 2-3-3 ページの表をご覧ください。

左の表は、変更後の、奈良市における用途地域指定面積一覧表を掲載しております。右の表は、新旧対照表を掲載しております。こちらの表で、商業地域の面積及び備考欄のカッコ書きは変更前の数値を示しております。

なお、今回の変更により、奈良市における商業地域の面積は容積率 400%の区域がおおよそ 0.2ha 減少し、294.9ha になり、また 500%の区域がおおよそ 0.2ha 増加し、2.3ha に変わります。ただし、商業地域としての面積及び構成比率の変更はございません。

資料 2-3-5 ページ左側、高度地区の総括図をご覧ください。

変更予定区域を赤線で囲んでおります。

資料飛びますが、2-3-7 ページ、現行と変更の高度地区図をご覧ください。高度の変更予定区域を赤線で囲んでおります。

当該区域の中で、現行の 40m 高度地区の区域のうち、およそ 0.9ha の区域を 31メートル高度

地区に、また、およそ0.02haの区域を25m高度地区に変更予定しております。

さらに、現行の31メートル高度地区の区域のうち、およそ0.01haの区域を25m高度地区に変更し、現行の25m高度地区の区域のうちおよそ0.2haの区域を31mの高度地区に変更予定しております。

資料戻りますが、2-3-5ページ右側をご覧ください。

(1)、変更の理由としまして、市街地再開発事業の廃止や高度利用地区の変更、及び駅前広場の区域規模の変更に伴い、容積率の変更及び地区計画を定めるなどの都市計画の見直しに合わせ、周辺の高度地区指定と整合を図るために行うものであります。

(2)の変更の内容をご覧ください。

各高度地区における変更予定の数値を、高度地区別に記載しております。

資料の2-3-6ページ、表をご覧ください。

こちらの表は、奈良市における「高度地区指定の一覧」を変更前と変更後で掲載しております。

今回の変更により、25m高度地区がおよそ0.2ha減少し約192haに、31m高度地区がおよそ1.1ha増加し70haに、40m高度地区がおよそ0.9ha減少し7.8haに変わります。

ちなみに、高度地区の合計面積の変更はございません。

資料2-3-8ページ左側の、高度利用地区の総括図をご覧ください。

近鉄西大寺駅北高度利用地区を赤線で囲んでおります。

資料飛びますが、2-3-10ページ、現行高度利用地区図をご覧ください。

今回の変更で、こちらの近鉄西大寺駅北高度利用地区は廃止予定でございます。

なお、廃止予定区域を網掛けと赤線で囲んでおります。

内訳としましては、近鉄西大寺駅北A地区、およそ1.0ha、B地区およそ0.9haでございます。

資料戻りますが、2-3-8ページ右側をご覧ください。

(1)、変更の理由としまして、市街地再開発事業の廃止、駅前広場の区域規模の変更、容積率の変更、及び地区計画の決定などの都市計画の見直しを行い、これらの都市計画と整合を図るため高度利用地区の変更により廃止を行うものであります。

(2)変更の内容をご覧ください。

各高度利用地区における変更を地区別に記載しております。

資料の2-3-9ページ、表をご覧ください。

奈良市における「高度利用地区の一覧表」を現行と変更案で掲載しております。

左側の現行の表のうち、赤字記載されているところが、今回の変更の予定箇所、すなわち廃止の予定箇所にあたります。

続きまして、「西大寺栄町地区計画」の内容についてご説明いたします。

資料の2-3-11ページ左側、西大寺栄町地区計画計画図をご覧ください。

こちらには、地区計画区域及び地区整備計画区域、並びに区画道路の位置を示しております。

右側の、西大寺栄町地区計画の概要をご覧ください。

地区計画決定目的としまして、都市計画道路西大寺東線、駅前広場及び区画道路の整備を促進し、併せて土地の合理的な高度利用を図ることにより、副都心にふさわしい健全で良好な市街地の形成を図るために定めます。

地区整備計画の概要としましては、地区内の土地の有効利用の促進と防災性の向上を図るため、地区施設として区画道路を配置します。

建築物等の整備の方針としまして、建築物の用途制限・建築物の容積率の最高限度・建築物の壁面の位置の制限について、制約をしております。

資料 2-3-1 2 ページ、地区計画の計画書をご覧ください。

内容としまして、地区施設の配置及び規模については、区画道路は幅員 6 m、延長 103 m を配置します。

次に、建築物の用途の制限については、工場、畜舎、倉庫業を営む倉庫などの建築を禁止しております。

また、建築物の容積率の最高限度につきましては、都市基盤施設の整備が未完了である現時点では、地区計画で容積率を 400% に制限しております。

続きまして、建築物の壁面の位置の制限については、駅前広場の区域内に建築を禁止しております。ただし、特定行政庁の許可を得、駅前広場に設ける公益上必要な建築物はこの限りではありません。

なお、県道谷田奈良線に面する部分は、壁面の位置を道路境界線から 1 m 以上としております。ただし、都市計画道路西大寺東線が、建築基準法上の道路に指定後は、この限りではありません。

資料の 2-3-1 3 ページをご覧ください。

こちらには、「都市計画道路西大寺東線に面する土地」及び「駅前広場に面する土地」の地区計画制限に関する建築物の建て替えイメージを掲載しております。

左側の「都市計画道路西大寺東線のイメージ図」について、説明いたします。

左側の「道路指定前」の図をご覧ください。

都市計画道路西大寺東線が、建築基準法上の道路指定前に、建築物の改築を行う場合は、下段の断面のように、原道境界線から 1 m 以上の外壁後退を行い、なおかつ A の敷地内におきましては、2 階までしか建築できません。

また、延べ床面積につきましては、A と B の敷地面積の合計の 4 倍までの建築になります。

右側の「道路指定後」の図を見てください。

都市計画道路西大寺東線が、建築基準法上の道路指定後は、下段の断面のように、B の敷地面積の 5 倍までの延べ床面積をもつ建築物が可能になります。

ただし、左右の凡例どちらの場合も、建築物の高さは 31 m まで可能でございます。

右側の「駅前広場のイメージ図」について説明させていただきます。

現況駅前広場から都市計画駅前広場区域境界線の間にある、A の敷地については、建築基準法上の道路指定にかかわらず、建築物は建築できません。

左側の「道路指定前」の下段の図をご覧ください。

現況駅前広場が建築基準法上の道路指定前に、建築物の改築を行う場合の延べ床面積につきましては、A と B の敷地面積の合計の 4 倍までの建築物になります。

右側の「道路指定後」の下段の図をご覧ください。

駅前広場が、建築基準法上の道路指定後は、B の敷地面積の 5 倍までの、延べ床面積をもつ建築物が可能になります。

ただし、左右の凡例どちらの場合も、建築物の高さは 31 m まで可能でございます。

以上が、「西大寺栄町地区計画」の決定(案)、及び近鉄西大寺駅北地区における、地域地区の変更(案)の内容でございました。

これで説明を終わります。よろしく願いいたします。

## 事務局

それでは最後に、案の縦覧の際にありました1名の方の意見書について報告させていただきます。

机の上に、A4のペーパー2枚あると思いますが、それが要旨を書いたものであります。

大和都市計画高度地区の変更（案）の法定縦覧に際し、1名の方から意見書の提出があり、その要旨及び市の考え方は次のとおりです。

### 意見の要旨

31m高度地区（案）の東側の区域線を、自己所有地が将来において有効活用できるように、直線で県道谷田・奈良線まで伸ばしてほしい。

### 市の考え方

昭和63年に都市計画決定した市街地再開発事業の区域内において、市街地再開発事業を廃止することに伴い、その事業に替わる整備計画を検討し、都市施設の整備の促進と、土地の合理的な高度利用を図り、副都心にふさわしい健全で良好な市街地の形成を図るため、地域地区の変更及び地区計画の決定を行いたいと考えております。

市街地再開発事業区域外での変更は、原則として考えておりません。

しかし、将来、市街地再開発事業区域と秋篠川との間の区域については、都市施設である駅前広場や幹線道路の整備が完了すれば、用途地域（容積率）の変更、高度地区の変更及び地区計画の指定も考えております。その旨は、住民の方々への説明会においても十分説明を行っております。

以上、意見書について報告させていただきます。以上です。

## 〇〇会長

ありがとうございました。

ご説明いただきました時間が1時間以上、ずいぶんとご辛抱いただいて長々とおつきあいいただいたのですが、要するに非常に大事なことと、たいへん技術的なことと、こういうかたちで審議会に提案するには、一括して出さざるを得ないということがあります。1つ1つご説明いただいていたのでは、何のことかわからないということにもなりますので、1時間はかかるだろうなということを承知のうえでおつきあいを願ったわけでありまして、たいへん申しわけありませんでした。

要するに我々が非常に気にしておりました、ずいぶん前になります、昭和63年の4月1日に、西大寺北地区の市街地再開発事業というものが都市計画決定されたわけでごさいます、その時に審議会の委員をなさった方はご記憶があるかと思えます。

あの当時と現在とでは、それこそ非常な変化になってしまっていて、そのためにこの事業を廃止して、新しく事業を考えると、そのためにはこういうことをしないとだめなんだということを、いろんなかたちで道路であるとか、高度、用途地域、さまざまなかたちから案件を分けてご説明をいただいたというふうに思います。

要するに、私なんかの個人的な意見で言えば、長い間よう放つといたなとこういう感じがするんですけど、その間にずいぶんと地権者との間でご協議もいただいたんだらうな。そして、したがって、もうそれで10年はかかったんだと、いうふうな感じを受けますけれども、そういうお考えの方、印象をおもちの方もいらっしゃると思います。そういうようなご意見なり、ご質問なり、あつてしかるべきだと思えますが、要は前へ進めるということでは、以上のような措置をとっていかないと進みませんので、これはぜひご審議をいただいたうえで、ご決定いただきたいというふうに思います。さまざまなご意見があるかと思えますが、しばらくどうぞご発言を願いたいと思います。よろしく願いいたします。

はいそれでは〇〇委員どうぞ。

#### 〇〇委員

〇〇です。ちょっと3点お聞きしたいのですが、1つは、直接この計画変更ということではないのですが、2-1-4ページにですね、この空中写真の横の説明なのですが、西大寺地域をね、奈良市の副都心として位置づけるということなのです。私も前から西大寺が副都心かなあと思っていたのですが、ここに上3行ほど説明をされています。

これ見ますと、東部地域と西部地域市街地との接点にある場所だと。で交通の結節点になっている。いうふうなことからですね、副都心だとされているんですけど、今後この地域に公共施設等がですね、造られるという計画なんかあるのかと。それから、公共施設とかいう点からしましても、西部のまちの中心という点から見ても、学園前あたりがですね、奈良市の副都心という位置づけでもいいんちがうかなというふうに思ったりするのですが、今後も西大寺地域を奈良市の副都心やという位置づけは変わらないのかどうかということが1つです。

それからもう1つは、2-2-7ページのですね、計画平面図なのですが、これは駅前広場の区域がもうこれ以上東側に揺れなかったのかなというふうに思うのですが、1つはタクシーがですね、プールからどういうふうにどっちから出ていくのかと。北のほうから入ってきたら、南のほうに出ていかんとつかえて進めないのではないかと思うのですが。それからバスはですね、これもバス、北から、北の道路から来て、ここで止まってどっちに向いて進むかという、ここんところがよくわからないのです。駅前広場をもう少し東側に広くとれなかったのかどうかということをお聞きしたいというふうに思うのです。

それから最後には、2-3-7で、これ私の、説明ちゃんと聞けなかったのかもわかりませんが、2-3-7でですね、変更の高度地区の右側の図面がありますが、駅前広場になっているところで、25mの高度というのが2つあるんですけど、これはですね、駅前広場に何か建物ができるのか、高度地区を廃止するということなのか、ちょっとそこを教えてくださいというふうに思います。以上です。

#### 〇〇会長

はいありがとうございます。この3点ご質問いただきました。ご説明はどなたがしていただけますかな。はいそれでは事務局。

#### 事務局

副都心としての位置づけということでございますが、西大寺に新たに公共施設、いわゆる箱物的な公共施設を建設する計画は現在ございません。ただし、ここはやはり京都線、橿原線、それから奈良線という交通の結節点でございますし、それから奈良ファミリーという大きな商業施設も抱えておりますので、そういう意味での副都心という考え方をいたしておりまして、以前からもその点については変わっておりません。そういう意味では、今後変更ないものというふうに考えてございます。

その次に、2-2-7のタクシー及びバスの出方でございますが、まずタクシーでございますが、タクシーは北側、それから西側、東からいずれにしましても、真ん中の交差点の信号の処理におきまして、バスもタクシーもいずれも、東側はこちら、それから西はこの部分、それから北からこう来ます。ここで信号処理をいたしますので、タクシーについてはこういうかたちで、このレーンに入ってまいります。



こちらで降ろしていただいて、一周する、半周するかたちで、こちらのタクシーのプールに止めていただく。そしてこちらへ出ていただいて、ここで乗降をいただいて、この軌跡で出て行っていただくと。ここで右折、左折と直進というかたちを計画いたしております。

それから、バスについてでございますが、バスの乗降はこの部分で考えてございます。これも同じくこのレーンを通じて駅前広場に入ってきます。ここで一時停止もできるかたちになっておりまして、出はこのレーンを使って出てまいります。

この図でございますと、この部分で一般車なりタクシーの走行とそれからバスの走行が重なる部分がございます。それにつきましては、バスの路線の発着そのものが日中の時間帯が10便ございませんので、駅前広場の形状から申しまして、バスの軌跡をこういう形で持ってまいりませんでしたので、やむを得ずこういう形の処理をさせていただいております。それにつきましては、安全に処理をできるものというふうに考えております。

それと、駅前広場の区域をさらに東側へ広げることができなかつたのかという点でございますけれども、やはり駅前広場を整備するとなりますと、用地買収が伴いますので、かなりの費用がかかるなかでやはり、乗降客数それから人口の伸び等を勘案いたしまして、最適な駅前広場の面積を計算して、それに基づいて計画をいたしましたのが、現在の計画でございます。

ですから必要に応じて、最小限度の配置をさせていただきました。以上でございます。

〇〇委員

バスプールの所から右側のバスバースというのがありますね。あそこも乗り降りの場所になるのですか。

事務局

バスの乗り降り場、2か所になります。

〇〇委員

そしたら真ん中で止まっているわけですね。

事務局

そうですね。一時、プールですね。

〇〇委員

右側の赤い場所にすつと行けるわけですか。それだけのことなのですか。

事務局

はい。これについては、ここでなんとか切り返しを行っていただくという形になろうかとは思いますが。現在、この中では、奈良交通さんが安全員を入れて運行されておりますので、そういうかたちでの運行になろうかと思っております。

それと、先ほどご指摘をいただきました高さの件でございますが、ご指摘の部分、この部分が2.5mに変更になってございます。この部分につきましては、駅前広場でございますので、2.5mの建築物が建つことはございません。ただし、地域地区として一体のものとしておりますので、駅前広場にあたる

部分については周辺の道と同じく25m高度地区、それ以外の民間の方がお持ちになっている土地利用される部分については、31m高度地区と指定をさせていただきました。

〇〇会長

よろしゅうございますか。それでは〇〇委員どうぞ。

〇〇委員

実はね、質問に入る前にね、これもまたさっきと同じような話なのですが、今回のこの議案はですね、あさっての話とは言いませんけど、こうなると思っていたのがこんなにしかないというこの説明なんですよね。基本的には。

それで、今回変更した時に、今と比べてどうなるのと、現状の話が全くないのだけれど、これを会長、たとえばですね、確かに左側に現計画変更前、変更後。でもその変更前っていうのは現実にまだ何も姿見えてへんわけですわな。もちろん、この審議会でその話しをするのはわかりますけども、ちょっと現行の説明っていうのはなんでしてくれへんのかなと思うのですが、どうですかこれまず。質問とは別ですが。

〇〇会長

そうですね。いわゆるこれまでの計画が挫折してしまった。したがってやめることにした。で、やめて奈良県の委員会をお願いをして、そしていくつか4つほど、理由とかあるいはこうすべきだという意見をもらって、新しくやりかえようとしたと。それから10年経っているのだ。その間はどうしていたのか私さっき言うてたわけですが。そのあたりのところをね、やっぱり私も聞きたいですね。

〇〇委員

私も先ほど会長言われたように、63年当時の審議委員ですから、あの時は夢と誇りをもってまちづくりを考えたはずなのですが、結果的にみたらできませんでしたと。今より悪なるのか良くなるのか、この数字だけで見ると、たとえばタクシーの乗り場なんていうのはですね、10何行の数字で、見たらわかりますが、えらい減るんやなとこういうことになるのですが、現在と比べてどうなのかというのをやっぱり比較して、やっぱりまちづくりというのは、今より良くなるのか悪なるのか、そのことをやっぱり判断せなあかんと思います。

その意味ではやっぱり現況の説明と言いますか、こちらにいらっしゃるのは交通の専門家ばかりで皆さんご存じと思いますが、私あんまりよく知らないのですね、駅前、その説明をやっぱり欠かしてもろたらあかんのではないかというふうに思います。最初にそれを申し上げときます。

さて、具体的な質問なのですが、何点かちょっと雑ぱくになりますが、まず、ページでいきましようかね、空中写真の2-2-2からまず説明を受けたいと思うのですが、今回の提案だけではないのですが、明日明後日の話をさせていただきますと、この都市計画道路の西大寺一条線、今駅前広場まで、北側から来ますね。それから南側が西大寺阪奈線ですか、これがありますね。これはどちらも都市計画街路ですが、この南北をどうするのか。

私はまちづくりのなかでね、JRの連続立体交差がいよいよ今年終結しましてですね、あとはどうなるか、次は、たぶん西大寺やると、新大宮の問題もあると思います。学園前の課題もあるかもわからない。富雄はもっと課題あるかと思いますが、私やっぱり西大寺だろうと思います。市長の住んでいるマ

ンションもちょっと写真うつるみたいですが、かなり力を入れるのではないかと地元も期待をしているみたいです。

そこで、まずいちばん最初に、この南北ですね、最大の課題はやっぱりこの開かずの踏切と言われる西大寺1号踏切ですか、ちょっとあの名称、私よくわかりませんが、これの対策なのですけれども、将来像はどうなっているのか。これは県のことでですから県に聞かないと私らわかりませんわと、そういう逃げは絶対にできないと思います。だからそれについてまず説明をしていただきたいと思います。

2点目です。南北の通路ですね、このひとつ気になっているのが歩行者動線、ちょっと全然別の話をしてしまいますけども、あちこちになりますが、歩行者道路のことですね。図面ありましたが、自転車も通れると、自転車歩いて押しているこの図面ありますけども、延長180mありますから、これの対策どうなっているんやろなと思てちょっと心配になっております。

奈良のもちいどの通り、あれ自転車通行可らしいですけども、音もなく来るのが非常に危ない。はたしてこの自転車のこの人工地盤まで上がるのにどんな方法、たぶんエレベーターだと思いますけれども、どんなことを考えているのか、それから歩行者とその自転車のどうせ規制したって、180mもあつたら当然乗って走ると思うのですが、これの対策どんなふうを考えているのか。

それから3つ目です。私はですね、奈良でなんとかせないかん問題3つ駅前広場にあると思います。

1つは近鉄奈良駅前。ちょっと話横に飛びますが、小西通りから国道369号線の横断歩道、これ非常に広い横断歩道で、死亡事故も昨年2件ばかり年末年始にかけて起こっていますが、ここへ行くまでの間のいわゆるタクシープールの所、歩道がありながら実際には乱横断がすごい。これを何とかせなあかんのとちがうかなというのが私思ってます。しかし今日はこの話じゃありません。

もう1か所、これは学園前の駅の北側のパラディへ通る横断歩道、これもひっきりなしに人が通りますから、すぐ直近になります東側の踏切、信号機との間ですね、非常に危険な状態。この2つは今日の議題ではありませんが、3つ目がこの西大寺駅の北側の、つまり降りた所からサンワシティですね、その横断歩道です。

今回の図面を見ますと、なるほどその部分の横断歩道は抜けておりますけれども、また現在のバス、タクシーの出る場所からですね、少し東に振りました。この図面は2-2-7で見ていただくとわかりやすいかもわかりませんが、その歩行者通路ですか、これの形状変更によって西側にも階段ができたという説明がありました。これははたしていい改良なのかどうなのかという少し疑問に思っております。

それは西側の階段ができますと、降りた所がですね、すぐそのサンワシティのあたりになるのかな、と思います。現在はここは2車線道路二条谷田線ですが、2車線道路ですが、この図面によりますと、交差点を中心にして右折レーンができて3車線になる。この3車線になって、現在ガードマンのおじさんがいてくれてですね、ある程度の交通整理はしてくれていますが、西側の階段から下りた人がそのまま北へ向かってこの3車線の道路を渡るのではないかと。すなわちバスも含めてですね、右折レーンで待機している車の間を渡ることになるのではないかと。これはやっぱり非常に危険な状態ですから、北側にこの、階段のですね、西側というのはどういう意味があるんやろかなというふうに思いますんで、この説明を改めてお願いします。

そしてもしそれが可とするならば、この下りた所からですね、当然線路伝いに西方向に向かう人、これももう歩道がありますから、わからなくありません。しかし、その歩道を通る人はよしとしても、この部分の乱横断に対する対策、たとえばバリアをずっとつくとかですね、そして人を横断歩道に誘導するとかいう対策が必要じゃないかと思いますが、この点についての説明をお願いしたいと思います。

4点目です。先ほど〇〇委員からもバスの話がありました。非常にこの形状としてですね、なんでこ

んな形状なんやろなというふうに思っております。

バスの通行路についてはわかったのですが、北方向から西方向に向かって、すなわち一言で言いますと、競輪場方向へ向かって行く左折レーンです。これ極めて狭いわけですし、またこの図面によりますと、西から東向き、県道二条谷田線の右折レーンが、停止線が全く直進レーンと右折レーンと同じ位置にあります。これだとバスが曲がれるのかちょっと疑問に思ってるんです。すみ切りだとか、あるいはこの停止線をですね、たとえ5mでも西方向に下げるとかですね、そういう対策が必要ではないか、こんなふうに思います。

そこでちょっと意地悪な質問をいたしますが、この競輪場、今日の事務局の話では、昼間は非常に車が少ないという話をされてました。しかしご存じの通り、今、国の仕分けでね、競輪がどうなるかわかりませんが、しかし現実にも、競輪場に対して、競輪場に向かって臨時バスが走っております。このバスの大きさ、ホイールベースの長さは知ってはるのですか。こういう意地悪な質問をしても仕方ないと思いますけど、競輪場行きのバスというのはですね、全長11m、そして定員は85人、そういうバスがこう走っております。ホイールベースは6mです。

副都心どうのこうのという話はこんなは置いといてもええし、こんなんというのは失礼かな、こういうのは置いとくにしましてもですね、ここのところで、場合によっては観光バスとかがね、入った時には幅が2m50、長さは12mまで車両構造令で許されていると。こういった車が実際入れるのか入れへんのかと考えたらですね、ちょっとこの形状はいかがなものかと。こんなふうに思っております。

それから最後にですね、交通島というのがありましたですね、この2-2-7のところですね。はたして狭い所に交通島をつくるのが果たしていいのだろうか、どうだろうかという問題が少し残ってくるんですが、一步譲ってこの交通島をつくるということについて、グリーンは必要なことはわかりますから、これは理解できます。しかし新大宮の北側に交通島があります。そやけどこの交通島は木が植わっているんで、その北側の部分が駅から見えない。死角になります。

ここへ交通島をつくることによって、場合によっては反対側が見えなくなってしまうのではないかとこの危惧をもっております。で、この交通島につきましては、私ずっと言っているのですが、緑は必要でしょう、しかし動線ということでも必要だと思いますよ。しかしできることなら、素通しぐらいのですね、低木でおさえるとか、そういう対策が必要ではないかと思っておりますけれども、そのあたりについてのご意見を聞かせていただきたい。

以上、お聞かせいただいて、場合によっては再質問させていただきます。

〇〇会長

はいありがとうございます。5つになるかと思いますがご質問は。どなたにお答えいただきましょうか。ほとんどが今の先ほどの駅前広場の交通の話ですから、こちらへ来てお願いします。

事務局

すみません、ちょっと説明に漏れがあったら申しわけございません。また後でフォローさせていただきます。

何点かご指摘をいただいております、南北のいわゆる交通の問題であろうかなと思います。で、あやめ池の8号踏切と言われる踏切でして、非常に自転車とそれから車が輻輳しております。人も含めてですね。あそこの改善をするにあたりまして、1つは南北の自由通路をつくってですね、人をこちらへもってくるということと、もう1点は現在、踏切の少し東側に地下の通路がございます。これは階段形状になっておりまして幅2mぐらいの通路でございますが、

〇〇委員

ごめんそうじゃなくって、北側のこれはなんて言うのですか、西大寺一条線とそれから南側の西大寺阪奈線とありますね。これの将来構想を聞いてとるのです。あえて言うたのは、県の計画ではありませんから、奈良市道ですよ、どっちも都市計画街路ですよ。知らんとは言わせんぞという意味です。

事務局

今おっしゃったのはこの道路とこちらの道路の連絡の話かと思います。

〇〇会長

これは2つ目のご質問。

事務局

その点に関しましては、当初都市計画の決定をさせていただいた時には、幅員が西大寺一条、この幅員につきましては28mという幅で計画決定しております。南側のこの道路につきまして、これは西大寺阪奈線という道路ですが、この幅員につきましても28mという都市計画の決定をさせていただきました。

この時には、将来的にはこれを地下で南北に繋ぐ余地を残すということで、この幅員で計画決定をさせていただきましたが、南北を繋ぐということは将来構想として残して、計画決定の中には入れておりません。将来的に南北の通過交通をさばくためにこういう道路が必要になれば、物理的には可能だというふうには考えております。

ただし、片やその、当時はそういう議論があったかと思うのですけれども、これを結びますと南北を通過する道路が駅前広場や西大寺の駅周辺に集まってくるということになりますので、現時点ではそういう通過交通は駅前広場の中に吸い込んでくるということではなくて、南は南、北は北で駅前広場をつくって処理をしていきたいと、このように現在は考えております。

あと、歩行者の駅前広場での処理でございますが、西側に階段を設けておりますので、こちらは当然西の方向へ向かっていく方がこの階段を使われるというかたちになります。で、先ほど委員がご指摘あったように、現在この線路沿いに、狭いのですが歩道がございます。そちらへ誘導するというかたちを考えております。で、サンワシティがここにあつて、現在非常にここを横断する方が多いというのは事実でございます。それにつきましては、この実施の設計の中で、横断防止柵などを設置することによって、不規則な横断のないような整備を図っていききたいとこのように考えております。

でもう1点、現在の駅前広場の状況でございますが、現在はバスがバスプールが2、それからバスのバースが2、これはこう書いて実際は2というかたちになんですが、実際はこれはプールの性格がなされていまして、バスプールが2とバスの乗降が2バースです。

タクシーにつきましては、同じく2、そしてこのプールにつきましては、現在、計画ではだいたい6、入るかたちになっております。全体面積が今現在約1900㎡ほどの面積となっております。

一般車につきましては、この部分で1バースとられてございます。以上でございます。

〇〇会長

大型バスが入ったらどうします。

〇〇委員

現状のタクシーの台数なんかわかれへんやん。現状から増えるのか減るのかとかね。

事務局

タクシーはだから、現状が6バースでございます。それから8に増えるかたちになります。ただし、現状6台のます切りはたぶんされているのですけれども、実際ちょっとつめて7台ぐらい入っておられるかなというふうに思います。大型バスの進入、それから奈良の通行形態についてでございますが、おっしゃっているように、その現在運行されている押熊へ行っているバス、それからもう1便は歌姫へ行っているバス、あれは非常に小型でございます。押熊へ行っているバスも少し小さめの、私ホイールはちょっとわからない。

〇〇委員

僕言うてるのは競輪場へ行くバス

事務局

そうです、はい。一般の路線バスはそういうかたちで、競輪場へ向かっておりますのは普通の、大型バス、ホイールベースの長いバスがこの中で、今の駅前広場の中で運行をされておりますので、先ほど申しましたように、1900㎡という面積が4000㎡に増えると。これで不十分である部分は確かにあると思うのですけれども、現状からはかなり改善をされるものと。当然これで軌跡も書いておりますので、安全に運行されるものというふうに考えております。

〇〇委員

そなんん答えになってへんやんか。僕言うてるのは、その中からぐるっと回っていくでしょ。85人乗って、長さが11mあって、幅が2m超している車がね、そこを西向いてカーブ切れるんかと僕言うてんねん。出て行くところな。そこで現状の話になってくるわけやんか。現状の話は、今あなたが指した交通島の左の所から斜めに出ていくわけ。直角じゃなくってね。斜めに出ていくわけ。今の場合は斜めに出て行くから二条谷田線に多少はみ出しても出て行けるやろう。しかしこの図面で見たら、まっすぐ北向いて出て行きますよね、バスがぐるっと回ってね。それがその左側、右側の交通島になっているのか、グリーンで塗っている所の上を左に切れるのか、その対策をどうしているのかと。それと加えてさっきの話にでたバリアをするんやったらバリアを計画図面で書いとかないと、後でバリア張るというのはものすごく難しいで。現実には。それは質問でも言うとかけども、それがほんとに切れるように机の上でもの考えたらあかんぞと僕言うてるのは。

事務局

今、委員ご指摘の部分なんですけど、実際の運行にあたって、そういう支障が出てくる部分があるという検証につきましては、実施計画のなかで、ラインの引き方等につきまして、つぶさに検討したいというふうに考えております。

〇〇委員

違うの、僕今のその図面で交通島もして固定したものができるといえるでしょう。かたい建物やなんかいう話

も昔ちょっとあったこともあるけれど。その今のこの形状で、じゃあ実施計画どう変えられんねん。変えられへんやないですか。だから僕は今、出口の所ね、実際現実はその図面で11mの長さのバスが左向いて曲がるかというんです。

事務局

現状では、こちら手順も考えておりますが、競輪場の、これは今押熊行きバスの運行を想定しております。競輪場に向かっているバスというのは今、直進できません。これを直進して、競輪場のほうへ向かっていただきたいという考え方をしております。

〇〇委員

そこまで断定してもの言うてええのか。

事務局

いえ、確かにそうでございますけど、そういう想定を今のとこさしていただいております。

〇〇委員

そのことは逆に言うたら、その図面では左向いて大型バスは曲がれないというのを今、認めたんやな。

事務局

はい。

〇〇委員

ああそういうことか。認めたわけやな。

事務局

はい。今のその現行の運行には支障ないと考えております。

〇〇委員

でもその図面では左向いて回れない。そういう規制かけるんやな。大型は左折できませんよ。北方向以外通行禁止かけるんやな。そらやるのは警察やから、あんたがするわけじゃないけども、そういうことを想定してやっているわけやな。

事務局

あの、奈良交通さんが今現在、運行されておりますので、そのあたりご配慮いただいて、駅前広場の形状等で、そういうことも含めて今後、協議させていただきたいということでこの図面を書かせていただいております。

〇〇委員

もう最後にしますけどね、その図面書く段階で、たとえばこれいくつかの検証せなあかんかったと思

うんですよ。大型バスが果たしてここ回れるかどうかということをシミュレーションする、あるいは現実にそのような角度で、あんた知っているか知らんかわからんけれども、11mの長さのバスがね、このカーブで回れるかということを実験する必要があったんちゃうか。

もうひとつはやっぱり奈良交通、奈良交通が今の奈良市での唯一のバスやろ。もちろん奈良観光もあるけれども。そういうところがね、現実そこ回れるかどうかという話してるのかどうか。そんなことなしで机の上だけで図面出されたって、はいわかりましたと聞けないやないですか。

事務局

貴重なご意見どうもありがとうございました。そういう点で配慮が足りなかったところがあると思います。で、そして委員おっしゃった交通島の話ですが、グリーンに塗ってあります分につきましては、低木の当然植栽で見通しについては、十分配慮していくということは当然のことというふうに考えてございます。

〇〇会長

はいそれでは〇〇委員どうぞ。

〇〇委員

私から数点聞かさせていただきたいと思います。現在の駅前の広さはどのぐらいの広さですか。そして、駅前の高度地区について、今現在建っているものの最高に高いものは何mですか。

3点目、今の事業はどのぐらいの規模の金額で可能なのか。

4点目。歴史都市、平城京、旧平城京との関連について、どのような観念をもって企画をしているのか。事務局お願いします。

5点目。西大寺の駅の人口は数年前に経済委員長をしていた時に調査があったと思いますが、その後の人通りの人口の減少はどうなのか。最近是非常に少なくなっているという傾向はまちの人から聞いております。以上。

〇〇会長

はいありがとうございます。5点いただいたので、

〇〇委員

委員長、私の答弁ちょっと抜けているのですが。

〇〇会長

何抜けていましたかな。

〇〇委員

自転車の。

〇〇会長

すみません。ちょっと先やりましょうか。それじゃあ、南北通路の、自転車で走った場合どうなるか。



事務局

答えが抜けておりまして申しわけございません。実際に横断にかかる部分の延長が60mということですので、自転車で走行されないということは、非常に難しかろうというふうには思います。ただ、安全に関わることで非常にそこは人の通行量も多いということで、何ともちょっと。

実際に違反して走っている人があって怪我が起きるということは今100%絶対大丈夫ですということは申し上げることはできないのですけれども、ただ南北の自転車の通行ということに関しては先程来ちょっと申し上げた8号踏切は非常に問題になっておるということで、それと駅との間にある地下を結ぶ通路こういうものが今、自転車を押してですが、渡れるようなかたちでの改良も視野に入れてやっておられると聞いておりますので、そういうものが一部対応できれば、全部が全部この南北の自由通路を使って自転車が走るということはないので、分散はされるのであろうというふうには考えます。

しかし、分散されて自転車に乗らない、自転車に乗って走る者がいなくなるのか、交通安全はどうなのかと言われますと、それについては規制との関係も出てまいりますし、そういうふうな点で少し検討というか何か

〇〇会長

降りて押すということにしたら。

事務局

降りて押すことで、私も考えておりますが、エレベーターで押して上がっていただいて、押して歩いていただくというのを、原則には考えているのですが、実際それがどこまで実効性があるのかと言われますと、やはり問題はあるとは思います。

〇〇会長

たとえばね、近くですと、京都駅、JRの京都駅の南北の、かなり広い道路がありますけれども、あそこ自転車で走ったり押したりする人います？ 見たことないですよ。だからあれが規制してあるんのとちがいますか。と思います。両側にエスカレーターもあるしエレベーターもあるから、乗ろうと思たら乗れるのですけどね。

〇〇委員

人工地盤上がるのはエレベーター？

事務局

はい、人工地盤にはエレベーターで上がっていただける形をとっています。真ん中を自転車で走れないようなかたちというのは100%無理かとは思いますが、やはり少し真ん中に障害物を置くとか、歩行者とか乳母車とかそういうものに障害にならない程度に少し走りにくくするような形状の検討というのは今後、実施の中ではやっていく必要があるというふうに考えております。

〇〇会長

ちょっと大事なことですからね。歩行者の他の歩いている方、あるいはここにあるように車椅子等で歩いている方に支障があったら困ります。よろしいですか。

それでは今、〇〇委員の5つのご質問にお答えいただきたいと思います。

#### 事務局

すみません、それでは〇〇委員の質問に漏れがあるかもしれませんが、お答えさせていただきます。

まず、駅前周辺でですね、高い建物がどれぐらい建っているのやということでございますけれども、西大寺北側でファミリーの所は31mの高度地区を指定さしていただいている関係上、ファミリーは31mの高度地区の中でいちばん高い建物が建っていると、このように考えてございます。

あと南側周辺につきましては、高度地区が25mでございますので、実際の建物の高さまではちょっと今現在資料持ってございませんが、それ以下の建物で、特に秋篠川沿いの所に少し高いものが建っているというふうな状況でございます。

それと、人口の関係だったと思いますけれども、私ども駅勢圏ということでとらまえています推計値でございます。現在、平成19年度までの平均値で、北側の駅勢圏と考えている部分につきましては、1万7935名となっておりまして、平成32年の推計値では約1000人の減少になりまして1万6924名という推計値を持っております。

南北の関係で申しますと、南側の駅勢圏がですね、今19年度までの平均値で1万6456名、それで平成32年度の推計値といたしましては700人の増で1万7185名というような推計値で今現在、計画を立案させていただいているというところでございます。

それと事業費、これは概算でお示しするかたちになるのですが、道路と駅前広場の基盤整備をいたしまして約40億から50億ほどかかるのじゃないかなとこのように思っております。これはあくまでも超概算でございますので、今後事業化に向けて検証して、事業認可の際には事業費を確定していきたいとこのように思っております。私のほうから以上でございます。

#### 〇〇会長

もうひとつございましたね。平城宮跡ですか、どうなんでしょうか。

#### 事務局

すみません、〇〇委員からご質問いただいておりますいわゆる歴史都市平城京という観念からどのように考えているかというご質問だと思いますが、今現在開催されています平城遷都1300年祭を開催するにあたりまして、県知事等が非常に国のほうに働きかけられました。平城宮跡の国営公園化というのが事業決定をされております。

この計画によりまして将来、平城宮跡内にあります、たとえば道路県道谷田奈良線、また平城宮跡を南北に通っておりますみやと通り、それといわゆる近鉄奈良線でございます。これにつきましては、国営公園事業の外のほうに移設をするという計画になっておりますので、その内容につきましては非常に大きな、特に近鉄の移設ということになりますと非常に大きな課題であるということで今後、文化庁それから県、奈良市、事業者と一体になって検討を進めていくというかたちで現在考えております。よろしく願いいたします。

#### 〇〇会長

〇〇委員よろしゅうございますか。

〇〇委員

よろしゅうございます。

〇〇会長

はいありがとうございます。

〇〇委員

会長、1点だけ聞いときたい。

〇〇会長

どうぞ、その他の委員の方のご意見もちよっと言っていたきたいのですが。それじゃあ〇〇委員どうぞ。

〇〇委員

〇〇でございます。1点だけお尋ねをと思っております。

歩行者専用道の件なんですけど、ほとんどのこういうことに関しましては、上部下部今のこれ上部は、上部分を選ばりましたね。で、富山市でしたら、歩行者が駅の下をつくっているのですね。今回は予算の関係か何か発掘の関係があつて、上部を選ばれたのでしょうか。そのあたり聞いとかなければならないと思いますので、今会長も京都市の場合はあれもう20か30年もっと前でしようかね。上部ではなしに下部に歩道をつくったという私も記憶があるんですけど、でこうした駅の電車の通っている上を選ぶとどうしても雨とかいろんなかたちで補修とか何十年後に問題起こるんですね。この点はどういうお考えで、こういう上部に選ばれたのかということをお聞きしたかったというわけでございます

〇〇会長

はいそれでは、今のご質問には、それでは事務局お願いできますか。

事務局

今これ出ておりますのが、駅部を含む平面図でございます。こちらのピンクが歩行者専用通路でございます。これが、現在の駅舎でございます。点線で示しております部分なのですけれども、これは近鉄さんも現在の駅舎の2階部分に改札口を集約したいというお考えをもっておられまして、これは以前の計画図も同じになっているのですが、2階部分がこういう所で改札口を設けて処理をしていこうというなかで、2階部分のこのデッキと人工の通路と、それからデッキを一体化させることによって、人の流れの円滑化を図りたいということで2階になっております。

それと、地下にしますとやはり事業費のほうが3倍程度かかるということでございますので、今回の計画の中では歩行者専用通路を鉄道の上部に設置をさせていただきました。以上でございます。

〇〇会長

この改札口はメインになるのですか。今のその南北の通路とそれから近鉄の2階に建てするという所を、同じフロアになりますから、そこのところから東の改札ということになるんですかね。

〇〇委員

同じように2階にあるからそれを利用しようということですか。

事務局

そうですね。

〇〇委員

はい、概要わかりました。

〇〇会長

はい、それでは、〇〇委員、お願いします。

〇〇委員

具体的な話に入っていますので、先ほどから気になったことがありますので、ちょっとだけ質問させていただきたいと思います。

〇〇委員が、昭和63年の時に夢と希望というのですかね、それのもとにやっていたけれども、将来のことについて質問したいなということをちょっと言われましたね。

このこと言われていることは阪奈道とそれから南北の分断があると、その流通が問題でないかということ言われていると私は思うのです。

それで、私は、近鉄の先ほど3つの駅のお話をされましたけど、近鉄の最大の問題は南北を分断したこと、しかも最近阪奈道が非常に整備されて、西大寺には阪奈道からずっと入れるんですがあそこで止まってしまいます。それから、あやめ池ですと蛙股池までも入るのは大変ですね。それで、駅の北の方は非常に整備されていますね。南北の流通が良くするという目的はないのかというのは私自身もそう思っていました。

それからもうひとつは、駅裏、駅周辺の都市計画ですね、その根本的な問題点というのは何かというと商業化、商業の活性化と、もうひとつ防災ですね。そういう方針があるのですね。

その観点から見ればね、私は近鉄がここにこうずっと分断した格好であることは非常に問題だと思っ  
てまして、奈良まで入ったことも以前問題にしたことがあるのですけれども、これ高架というね、63年の時に私、今のJR奈良が高架になったのですけれども、それよりもっとその重要なことは、南北分断の部分の高架がなったらものすごい南北の流通がよくなるのですね。商業の活性化もあるし、防災の点もいいと思っているのです。その話というのは過去にも63年以降ですね、近鉄に対してそういう働きかけとかですね、そういうよい土地をそういうなかでなかったのですか、あったのですか。そのあたりを聞きたいですね。

〇〇会長

さてどうでしょう。今のご質問。はい、それじゃ事務局お願いします。

事務局

今のご質問ですけれども、鉄道施設によって南北が分断されているということで、市街地に影響を及ぼしている、交通も含めてですけど、影響を及ぼしているということで、確かにそれは事実でございます。

す。

そういったなかで、以前にですけれども、市のほうでこの近鉄線の高架、地下化を含めた構想のレベルですけれども、検討やった経緯があると認識してございます。

ただ今現在、先ほども事務局のほうから話がありましたように、国営公園化ということで、長期的な視点になりますけれども、鉄道を公園区域からはずしてということの基本計画になってございます。そのなかで、鉄道をどういうかたちで移設するかということで、地下化、高架化を含めてですね、今現在のほうで地下水の調査、文化財の調査等やられてございまして、今現在どの方策がということが見出せない状況でございますけれども、移設に向けてのその鉄道のあり方というものを検討進めるという状況になってございます。以上でございます。

〇〇会長

よろしゅうございますか。

〇〇委員

すごく重要なことなので、少なくともそういう機会がありましたら、ぜひ検討されたらというふうに思います。

〇〇会長

他にございませんか。〇〇委員、どうぞ。

〇〇委員

すみません、資料の2-3-7ですかね。ここで、変更前には40mの高さ制限というのを設けていまして、変更後は31mということで、北側の、ファミリー周辺ですね、高さ規制に合わせているという部分なんですけれども、このもともとの40mの高度制限をかけて、この図面としてはだいたい何年ぐらいこれで縛りをかけてきたのですかね。

〇〇会長

まずそこまでですか。

〇〇委員

ええ、縛りをかけてこられたのがまず1点ですけど、そしてここの地権者の方はですね、急遽31mに今回しますよということで、このあたりの納得というのはされているのかどうかというのがまず1点。

それとあと自由通路のなかでですね、あれをどうしてももう少し西大寺駅下のほうに寄せて有効な活用というのが図れなかったのかというのが1点と、それと下に軌条があるわけですから、まして今回、自転車も走らすということになりますと、そっからの転落等というのも非常に危険やないかなと思いますと、ルーフをかけてしまうのというのもですね、1つの案ではないかと思いますが、このあたりの部分もお聞きしたいと思います。以上です。

〇〇会長

4点ほどございましたかね。

〇〇委員

3点です。

〇〇会長

3点ですか。それじゃ事務局。

事務局

都市計画の変更は昭和63年に行っておりますので、現在平成22年ということですから、約22年間このような制限があったということでございます。それと、地元説明の段階で、高さは当然40～31というかたちで厳しくなるというご説明はさせていただきました。それについて、特段意見を述べられた方というのはいらっしゃいません。

と申しますのはやはり、今の状況のなかで、あの敷地の形状で具体的に40mの建築物を建てるというのは非常に困難であるということをご認識されているのではないかと考えております。

それと、自由通路の位置をもう少し駅舎側というお話でございますが、この図面を見ていただきますとわかりますように、北側の降り口が今の、現在の改札口の所を、に来ておりまして、これ以上ちょっと西に寄せるとするのは非常に厳しいということと、先ほど近鉄側もですね、あの空間を利用して、そこに改札口等を設置しようという考え方を持っておられますので、そういう点でこのような位置に来ております。危ない、ループにしたらというお話もあるのですが、一般的な折り返しで、北側なのですが、折り返しで両方、東へ出ても西へ出ても1つ下ります。同じフロアで、繋がっているというようなかたちをと、ちょっと自由度を上げておりまして、単独の階段にはなっておりませんので、そういうかたちでちょっと折り返すというかたちを採用させていただきました。以上でございます。

〇〇会長

よろしゅうございますか。それではですね他にございませんようですか。ございますか。では〇〇委員、それから〇〇委員お願いします。

〇〇委員

質問というよりも、簡単に私の考えを申し上げて、先ほどから副都心の風格があるかどうかというようなお話ですけど、今日は市の委員会ですから、駅前広場と歩行者通路という問題に限られておりますけれども、先ほどもちょっと近鉄と繋ぐというお話がありましたね。この副都心としての風格というような問題には当然、近鉄の駅のデザインが関わってまいりますね。それで将来、移設とか高架にするとかという話は、今検討されているというお話でしたけど、相当時間がかかると思いますね。

その間今の、たとえば自転車、歩行者専用空間とキーマン近鉄とどう繋いでどんなデザインができる、それがどういうふうに広場と繋がるのかという、デザインの側の全体像が見えてこない。ここに書いてあるもの、それとね、やっぱり市側の資料しか出てきませんね。当然近鉄は将来、こういうことを考えているという、当然なのですが、そこはやっぱりそれぞれのテリトリーを超えて両方で立体的に考えていかなければならないと思いますね。

それから自転車の橋上歩行とか、かなり車も走ってとかいろいろ問題あります。それは、都市計画というものをいかに理想的にやっても、都市管理がうまくできないと、決して実際の使われ方はうまくいかない。ですから、自転車であれば、私はこの頃エコ化の時代に入って、自転車非常に何て言うか、主

に乗り回っているところなのですけどね、自転車のマナーとかやっぱりルールとかいうものをやっぱり奈良市内なら奈良市内だけでもいいですから徹底さす。そういうモデル都市的な徹底化をさすと。京都市も非常にそこはうまくいってないのですけれどもね、すぐ施設化するといいいじゃないか、要するに自転車道をつけよう、自転車駐輪場をつけようという施設化のほうへ問題が走るのですけれども、それより前にやっぱり、施設をあるいは道路を整備した以上はそこを自転車どういうマナーでムーブメント移動するか、あるいは車と共存するか、というような都市マナーの問題をやっぱりこれから非常に重要になるのですね。

〇〇会長

おっしゃるとおりですね。ご回答はよろしいですか。

〇〇委員

結構です。

〇〇会長

はい。それじゃ〇〇委員どうぞ。

〇〇委員

ちょっと私、風邪で声を痛めておりますので、ちょっと聞きづらいと思いますけど、先ほど会長もご批判ございましたように、この近鉄西大寺周辺のですね、整備については、とうとうここまで来たかという感じを受けているわけです。と申しますのは、相当時間がかかっているのですね。これ年号昭和の年号から平成にきたというかたちなのですが、先程来皆さんからいろいろご意見も出ておりますけれども、これはただ、今国でも仕分けというようなことをいろいろ言われておりますけれども、これ実施がね、計画ができて実施がどないなるかという問題も危惧する次第でございます。そういうことで、回答は要りませんけれども、今まで会長もおっしゃったような意見と関連してですね、ちょっと申し上げたような次第でございます。以上です。

〇〇会長

ほんとに気になりますよね。先ほど〇〇委員もおっしゃったけれど、現状がどうでこれから良くなるのか悪くなるのかとそこが問題やないかということなので、これまで縛りがかかっていた市街地再開発事業は今日のこれです、決定いただきますと、縛りが外れるわけですね。

外れた後、新しい1つのデザインをもとにですね、じゃあ地権者の方中心になって、どういうふうな駅の北の開発に進んでいかれるのか、このあたりがすごく気になる場所ですよ。そのあたりのデザインを、これはそれぞれの地権者のおっしゃること、やられることですし、先ほども事務局もおっしゃったように、40mという高さの所に40mを実際は建てられない、事実上建てなかったということがあるわけですし、今度31mにしたからといって、さあそれがどうなるか、それぞれこれお金もかかることですから、どうなるのかなあという将来像がわかりません。ちょっとそういう点が非常に気になるんですけど、1つ聞いてもいいでしょうか。そういうことについての地権者のだいたいのご意見というのはいったいどんなふうになっているのでしょうか。じゃあ事務局、お願いします。

## 事務局

現在のグランドデザインがちょっと個人の方にお任せする分がありますので、今のところ意向的にはですね、今、会長等おっしゃっていただきましたように、20年余りの期間をですね、制約をかけて土地利用は一定の土地でしかできない。建て替え3階というお話もございましたけども、それも制限がかかってございまして、高度利用地区の制限がかかっておりました関係上、建て替えができないというなかです、今回この計画を何回となく議論いただきまして、そのなかで出てきたのはやはり道路の拡幅に伴うですね、地権者さんが一様にいろんな思いをなされていまして、計画は決定されて制限をまず取り除いてほしいという声と、もう計画を速やかにですね、事業化に向けて展開してほしいという声です、私らの耳に届いてまいりました。

そういうことから、今回今日ご審議願ったわけなんですけども、了承いただきまして、この決定を速やかにさせていただいた後にですね、できるだけ早い時期に事業化に向けて取り組んでまいりたいなどこのように思っている次第でございます。

## 〇〇会長

わかりました。さあそれじゃぼつぼつですね、ご意見まだおありになろうとは思いますが、ちょっとご説明に1時間使いましたですね、だいたい3時間近くになっておまして、結局のところこれまでの縛りがかかっていた市街地再開発事業を廃止するという。それから、新しい計画についての道路であるとか、あるいは駅前広場であるとかのデザイン、あるいは高さ、用途地域の変更、そういったたいへん技術的な問題も含めた提案になってしまっておりますのですが、採決させていただいてよろしゅうございますか。

## 〇〇委員

1点だけ言うときます。採決していただいて結構ですから意見言います。

今回明らかになりましたのは、答弁求めまして、南北の分断についてですね、将来に通路の可能性を残しながら、実際には南北のことは一切考えてないのですよね、これは。だから、できること、できることって何や言うたらですね、南北の分断の今の状態を何とかするために、将来夢と希望じゃありませんけれども、この連続立体交差を含めて真摯に検討していくということを、ぜひとも条件にさせていただきたいと思っておりますし、そこへ加えて、私特に交通の問題、今会長言われたように交通の問題とまちづくりを一緒にたにして今日提案されています。

交通の問題につきましてはですね、ほとんど交通おそらくもちろん警察、先ほど私の質問に対して停止線のバックの問題、答弁なかったわけなんですけども、当然これは関係官庁と相談、今後とも議論しなければいけない問題だと思いますし、そしてバス事業とやらなんかにはですね、全く話をしていないということが明らかになりました。現実はそのバスが回れるか回れないかもちゃんと答弁できない状態でした。

そこで、私はやっぱり重要な課題ですから、賛成するにあたってですね、今後重要になるであろう、特に高齢化の時代でもありますから、バス、タクシー等ですね、公共交通機関に今後配慮してこの計画を進めるということを条件にして賛成をしたいと、このように思いますけど、この部分を付記させていただきたいと思っております。



〇〇会長

わかりました。今おっしゃったこと、それからその中にも含まれていたかと思いますが、将来計画として先ほど〇〇委員もおっしゃったんですが、要するに南北の遮断の問題、これをデザインの中に、ランドデザインの中に入れて考えていく、あるいはその駅前広場の交通の問題、あるいは南北の自由通路の中の自転車の問題等々ですね、そういう非常に公共の福祉にも繋がるようなそういう問題を実際計画の中でですね、十分にこう入れ込んでいくというか、あるいはまた将来の近鉄西大寺駅ということの問題になりますとこれはもう近鉄さんがですね、やっぱり非常に大きいウェイトをもちますのでね、そのあたりとの協議を進めていく、あるいはもちろん都市計画ですから、道路の問題は特に県との絡みが強いですから、そういうようなことも十分にですね考慮し、今の行政の方々、今日の審議をずっと聞いておられてですね、やっぱりこうやるべきこと、あるいはこれまで少し軽う考えておったこと、てなこともあったかと思うんですよね。

そのあたりのところを十分その心にされてですね、そういう1つの覚悟と将来の構想というものを持ちながら、計画を進めていくということを、我々今日の委員の方々全員がそういうふうに考えておられると思いますので、そのあたりは今、〇〇委員がおっしゃったように、条件ですね、そうさせていただくことで、決を採らせていただきます。

それじゃ採決させていただいてよろしゅうございますか。

たくさん案件がありますけれども、形式的に言いますと2つに分かれるのです。1つは県決定、あとは市決定です。県決定は1つなのです。これはですね、どうでしょうか、これは資料で言いますと2-3-2のところになります。

議案の中でいきますと、2. 近鉄西大寺駅北地区の(3)大和都市計画地域地区の変更(案)及び、ですよ。その中の①という大和都市計画(奈良国際文化観光都市建設計画)用途地域の変更(案)について、これだけは県決定なものですから、この県決定につきまして、原案どおり了承することにご異議がございませんか。

(「異議なし」の声)

はい、異議なしというご発言をいただきましたので、大和都市計画用途地域の変更(案)については、原案どおり了承いたします。

残りはですね、全て市の決定すべき都市計画案でございます。大和都市計画第一種市街地再開発事業の変更、これ廃止ですが、(案)を含めまして、その他5件につきまして、一括採決してよろしゅうございますか。

(「異議なし」の声)

はい。異議なしというお言葉をいただきましたので、大和都市計画第一種市街地再開発事業の変更(案)他5件につきまして一括採決させていただきます。

それでは、大和都市計画第一種市街地再開発事業の変更(案)、大和都市計画道路の変更(案)、大和都市計画地域地区の変更(案)及び地区計画の変更(案)について原案どおり変更することに賛成の方は挙手をお願いいたします。

全員挙手いただきました。ので、以上の案件につきましては、原案どおり可決することにいたします。

以上で、本日の議案審議は終了することになります。

その他事務局からのご報告等ありましたら、お願いいたします。

事務局

事務局からは以上でございます。

〇〇会長、閉会をお願いします。

〇〇会長

それでは委員の皆様方、本日は長時間にわたりまして熱心にご審議いただきまして、いろいろご意見頂戴いたしましてご協力まことにありがとうございました。これを持ちまして、第96回奈良国際文化観光都市建設審議会を終了いたします。ありがとうございます。

事務局

ありがとうございました。