

第 85 回 奈良国際文化観光都市建設審議会

司会

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。

それでは、第 85 回奈良国際文化観光都市建設審議会を始めさせていただきます。〇〇会長、よろしくをお願いいたします。

〇〇会長

それでは、ただいまから第 85 回奈良国際文化観光都市建設審議会を開催いたします。

まず、委員の出席状況につきまして、事務局からご報告いただけますか。

事務局

ご報告いたします。

現在、当審議会委員は総数 25 名のところ、本日もご出席いただいております委員数は、17 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、本日出席の予定でありましたが、急用にて欠席するとの連絡をいただいております。

〇〇会長

ありがとうございます。ただいまの報告によりまして、出席委員の方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しておりますことをご報告いたします。

議事に入ります前に、委員の皆様方にご報告をさせていただきたいことがございます。本日の審議会につきまして、前回と同様に、傍聴のご要望がございました。しかしながら、審議内容に、個人財産に関わる情報が含まれておりますこと、また当審議会条例に基づいて運営しておりますけれども、傍聴に関する運用規定をまだ定めておりませんので、本日の傍聴についてもお断りをいたしました。なお、審議会の傍聴につきましては、今後、運用規定等委員の皆様と協議し決定をしていきたいと存じますが、本日は間に合っておりませんので、これまでどおりでさせていただきたいと思っております。

それから、審議会の情報の公開についてでございますけれども、前回欠席された委員もいらっしゃいますので、再度確認をさせていただきます。情報の公開につきましては、発言者の名前を伏せた会議録を作成し、奈良市のホームページに掲載するとともに、情報公開課におきまして、会議資料及び会議録を公開いたします。当審議会の透明性を図ることで、委員の皆様のご了承を前回いただいたところでございます。情報の公開につきましても、今後、同様に取り扱わせていただきたいと思いますけれども、それでよろしゅうございますか。はい、ありがとうございます。異議なしというご発言もいただきましたので、情報公開につきましては、今後とも発言者の名前を伏せた会議録と会議資料についてのみ、公開をしてみたいと思っております。

それではさっそく議事に入りたいと思っております。

本日も審議いただきます案件は、前回、第 84 回の審議会でも、継続審議とさせていただきました都市

計画道路「三条線」及び「平城学園前線」についてでございます。

前回の審議におきまして、「三条線」につきましては、三条通りの地権者で構成されております「三条通りまちづくり協議会」の意見の内容、及び三条通りの現状及び整備のイメージが具体的にわかるような資料が手にされていないということで、そういうご意見がございましたので、継続審議とさせていただきます。

また、「平城学園前線」につきましては、多数の意見書の提出がございましたので、都市計画の変更案及び意見書の事務局の説明に時間を要してしまいました。説明が終わりました時には、すでに 12 時を回っておりました。午後から引き続きご審議いただくには、委員の皆様のご都合もあるかと思ひまして、これを継続審議とさせていただきますことにしました。

本日はこの都市計画道路の二つの案件につきまして、ご審議いただくことになるわけでありまして、だいたい 2 時間、12 時頃には終われるという予定で始めさせていただきます。

それではまず、「三条線」のほうから始めさせていただきますが、今回新たに事務局から資料を作っていただいていますので、変更案の概要と新たな資料につきましてのご説明を事務局からお願いいたします。議論につきましては、前回もかなり出ておりますけれども、さらに本日の追加資料等を併せてご協議をいただければというふうに思います。お願いします。

事務局

それでは、ご説明をさせていただきます。前回の資料でございますが、後ろのほうのところに、「三条線」という資料が添付されています。その資料をご参照願いたいと思います。よろしいでしょうか。

まず 3-2-1 ページでございます。これは「三条線」の位置関係を示しております、「三条線」は J R 奈良駅前の交差点から春日大社の鳥居前の交差点までの約 1,260 メートルの道路となっています。

次、3-2-2 ページをお願いしたいと思います。計画図となっています。前のほうにもスクリーンに映しておりますので参照願いたいと思います。

今回の変更案につきましては、J R 奈良駅前交差点から猿沢池までの区間、この区間を変更させていただきたいと考えております。約 870 メートルでございます。この変更区間は現在一車線の一方通行の道路として供用されています。幅員は約 9 メートルの道路となっています。現在の都市計画で決定しております三条線につきましては、現況の 9 メートルの道路を 16 メートルの道路として拡幅計画をしているところでございます。

今回の変更案につきましては、この現在計画決定しております 16 メートルの幅員はそのままといたしまして、一車線の道路を中央部に約 4 メートルの道路として車道を設け、両サイドに歩行者、自転車道の空間といたしまして、6 メートルの自転車、歩行者道を設けるというかたちで今回変更をお願いしたいと考えております。

現在の都市計画道路は、道路の中央部に二車線の道路、その両脇に 3.5 メートルの自転車、歩行者道を設けることとなっておりますが、今回道路断面の構成を左側にありますような道路断面ということで、中央部に 4 メートルの車道、両側に 6 メートルの自転車、歩行者道を確保するというので、本市の代表的なショッピングストリートとなっております三条通りを、歩行者もゆったりと歩けるように歩行者空間を確保していきたい、そういった中でにぎわい軸とかシンボル軸を形成してまいりたいということを考えております。計画の変更概要につきましては、以上でございます。

引き続きまして、本日お手元に配布させていただきました参考資料 4 についてご説明をさせていただきますと存じます。

まず、1 ページでございます。三条通りにつきましては、現在の道路が車道部がジグザクしたようなかたちで整備されております。そういったことから、車の通行等に不都合が生じているという声がございます。まちづくりの観点からも、そういう形態ではなく直線の道路が望ましいというようなご意見もございまして、奈良市としてもそういう考え方をもっております。

そういったことから地元代表者等が平成 6 年 7 月に、三条通りのあり方について調査研究をされることになりました。組織をあげて検討、左のほうに示してございますように、幾多の検討がされまして、一定の意見としてまとめられているところでございます。

その主な内容が、表の右側に明記しております。一つは通行形態でございます。当初は車の全面通行止め、いわゆる歩行者専用道路という形態も検討されたところでございます。三条通りにつきましては、南北の背後地にサービス道路がございません。そういったことから従来の通行形態であります歩行者と自動車と共存していくことが望ましいということで、合意されています。

そういうことで、最終的には、一車線の一方通行で整備するという事となっております。また、幅員につきましては、現在都市計画決定させていただいております 16 メートルの道路幅として整備することが望ましいという意見にもなっています。

また、具体的な整備計画についてでございますけれども、そこに 4 点書いております。

歩行者の安全性、快適性を確保するため、歩車道を分離して、また歩道と車道の間にはボラードを設置し、歩車道の境はなるべくフラットなかたちで整備することが望ましい。

2 点目でございます。荷捌きのための停車スペースの設置。あるいは、照明灯、案内板、植栽等を施すことが望ましいとされています。

2 ページをご覧くださいと思います。この表は、現行の都市計画決定をさせていただいている三条線が抱えている問題、それとその問題点の対応についてまとめております。

1 点目は、現状の歩行者通行量を測定させていただきました。平日は、平成 18 年 11 月 28 日、休日につきましては、18 年 12 月 3 日に観測をさせていただいています。その結果、12 時間交通量、いわゆる朝の 7 時から夜の 7 時までの測定をさせていただきまして、平日では約 1 万 3000 人、休日で約 1 万 5000 人と非常に多く、歩行者交通量がございます。

現在の都市計画の内容でおきますと、その歩道幅員が満たしてない、その歩行者交通量に満足するような構造となっていない、ということでございます。

このことから、変更案では、通行量や利用形態を踏まえた道路計画として、提案をさせていただいております。

また、奈良市の都市計画マスタープランにおきましては、この三条線は、「歩行者優先のシンボルロードとして整備する。」と位置づけています。しかしながら、これを実現するためには、現行の都市計画の内容におきましては、道路断面に問題があると考えています。

また、三条線の特性からいたしまして、特に通過交通を呼ぶような道路形態、いわゆる幹線道路としては、歩行者、自転車、自動車それぞれの通行の安全性、快適性が損なわれる恐れがあり、また沿道環境及び商業活動にも悪化をもたらす可能性がある、と考えています。

こうしたことから、周辺地域の中での三条線の役割を踏まえ、交通空間と環境空間を有した道路構成・規格とするために、変更案では通過交通を最小限に抑える通行形態、いわゆる一方通行化として歩行者や自転車の通行の利便性、快適性、安全性に配慮した幅員として確保することといたしております。

次、3 ページのほうお願いいたします。これが、整備計画平面図イメージでございます。まず、中央

部に、4メートルの車道を設けさせていただいております。これは直線道路というかたちで整備をしてみたいと考えております。その両側に、計6メートルの自転車、歩行者道を整備してみたい。この歩道部分に当たりましては、景観等も配慮するというので、天然石の舗装をしてみたい、このように考えております。

また、歩道部には街路樹、あるいは街路灯の設置をしてみたい、このように考えております。それと、車道部と歩道部にはフラットな形状をなすとともに、可動式のボラード、いわゆる車止めを設置していきたい。このボラードにつきましては、周辺の荷捌きの関係で、停車帯というものが必要となります。そういったスペースにつきましては、歩道側に1.5メートルボラードを移動させて確保する、ということを考えております。

また、おん祭等の際には、4メートル以上の車道部を確保するために、それぞれ南北にボラードを1.5メートル移動させまして、計7メートルの空間を確保するということにも対応できる構造としてみたい、このように考えております。

次のページ、4ページをお願いいたします。これは、やすらぎの道付近から西側を見たイメージでございます。電線も地中化という対応をしてみたいので、景観上もすばらしい道路整備周辺環境になるかと考えております。

次、5ページをお願いいたします。ここからは、現況の三条通りの状況の写真でございます。上に撮影位置を示しています。

まず①でございますが、この写真はJR奈良駅前から東を見た写真でございます。

②は東からJR奈良駅の方を逆に見た写真でございます。車道は現状でございますが、3.5メートルの幅員がございます。その両サイドに、3メートル又は2メートル程度の歩道が今現在整備されているところでございます。

6ページをお願いいたします。

③の写真につきましては、JR奈良駅交差点より少し東へ入った地点から東を眺めた写真でございます。見ていただいたらわかりますように、歩行者が車道部にはみ出して歩いているような状況が表れています。

④の写真は、やすらぎの道より少し東へ行った所の写真でございます。ここにつきましても、自動車と自転車が輻輳しているような状況になっています。

7ページをお願いいたします。この区間の写真につきましては、今現在やすらぎの道から西へ、約165メートル事業認可をいただきまして、事業に着手しているところでございます。

⑤がやすらぎの道交差点付近から東を見た写真でございます。

右側の⑥につきましては、反対方向西側を見た写真となっています。

その写真の中に、赤の実線と黄色の実線で表示しておりますが、これが今回変更案をお願いしている道路の断面を表しています。左側から、歩行者、自転車道6メートルを確保する。その右側に車道部の4メートルを確保する。さらに右側に6メートルの自転車歩行者道を整備するというかたちになってまいります。

次、8ページをご覧くださいと思います。ここからの写真につきましては、今回の変更をお願いする区域外の現状の写真でございます。

⑦の写真は、猿沢池から東を望む写真でございます。⑧の写真につきましては、猿沢池付近から西を見た写真となっています。

以上が、今現在の三条通り9メートル道路として整備がされております状況でございます。以上で説

明を終わらせていただきたいと思います。よろしくご審議のほどお願いいたします。

〇〇会長

ありがとうございました。前回の審議会におきまして、事務局から説明がありました分に加えて、本日配られております資料についてご説明をいただいたわけであります。

三条通りに関しましては、今日の資料にもありますように、十数年前から三条通りの地元の方々の間でいろいろご協議をいただいたその結論が示されているわけでありまして、やはり自動車の通過の道路ではなくて、むしろ歩行者を中心とした市内外観光客等の方々に快適な道、あるいはまちづくりということで、ご検討をいただいているということだと思います。

市の都市計画にいたしましても、そのあたりを考慮した一つの解決策ということで提示をしていただいているわけであります。前回はこのイメージの写真がほとんど無かったものですから、わかりにくかったということがございますが、本日提出いただいている資料にはそういった写真によるイメージがふんだんに出されておりますので、我々としても議論しやすいという材料がいただけたのではないかなと思っております。

そこで、前回に引き続きまして、この三条線に関するご意見を頂戴したいというふうに思っております。ご説明があったように、車道については4メートルの東向の一車線にして、両側に歩道、及び自転車通行路を設けていくと、こういう提案と考えております。

前回ご出席でなかった委員の方々、ちょっとわかりにくい点があるかもしれませんので、ご質問なりご意見なり、まず頂戴しながら議論を続けていきたいと思っております。よろしくお願いいたします。

はいどうぞ、〇〇委員、お願いします。

〇〇委員

L=870メートル、この場所ですが、防災について何か考えておられるのですか。たとえば、せせらぎをつくるとか、樹木に低木は、これはしていただいている、ボラードは簡単に移動できるわけですね。そんなこともちょっと説明していただけたら。

〇〇会長

ありがとうございます。今の〇〇委員のご質問、おわかりいただきましたか。

事務局

せせらぎの整備はどうかということでございます。それにつきましては、道路幅員等の関係、16メートルの幅員の中で、この三条通りが受け持ちます歩行者量、自動車の交通量等から判断いたしますと、今説明させていただきました道路幅員が精一杯でございます。現時点でのせせらぎの整備については計画の中に盛り込んでいないのが現実でございます。

それと、植栽の関係でございますけれども、これにつきましては、だいたい15メートルピッチぐらいで植栽を施してまいりたいと、以前も審議会でご意見があったように、自動車の通行に支障がないような樹木の検討を今後してまいりたい、このようにも考えております。

また、ボラードについてでございますが、ボラードの移動につきましては、人力、いわゆる人の手では動かせない状況でございます。非常に自重がございます、150キログラムあるかたちで、今現在考えておりまして、表に表示しておりますような器具を使いまして、移動をしてまいるかたちになってま

います。以上でございます。

〇〇会長

委員、よろしゅうございますか。重ねてご意見ございますか。

〇〇委員

この設計図を見ていますと、4.5メートルですね、これが植栽と歩道の幅であるわけです。だいたい、神戸など震災の後には必ず、木の近くにせせらぎをつくっていますが、これは、水の関係だけでなく、ヒートアイランドなど色々な面で、真夏の温度を少しでも下げようということもありますし、水道が地震で壊れた場合、そこに水があればありがたいということもありますので、奈良のイメージを良くするためにも、この機会にできればと思います。あと、三条通りから猿沢池の所まではどれくらいの高低差があるのかについても説明していただけたらありがたいと思いますけど。

〇〇会長

今の〇〇委員のお考えというのは、そういう情景、景観というのさることながら、防災ですよ。水の関係などは特にそうですが、そのようなことがベースにあつてのご発言だと思っておりますけれども。

〇〇委員

新しいイメージをつくっていただける中で、木を植えるよりもせせらぎを両方に30センチか40センチくらいの幅で作って、水を流してもらおうと、いろんな面で活用できるのではないかと思います。絶えずきれいな水を東から西へ向いて流すというかたちで、作っていただけたらありがたいなと思います。

〇〇会長

というご意見でございますけれども。先に〇〇委員どうぞ。それから〇〇委員。

〇〇委員

前回欠席いたしましたので、質問させていただきます。一つは自転車のことになります。計画では両側に6メートルということで自歩道がありますが、自転車の一日の通行量とかですね、自転車に係りまして、三点ほど質問がございまして、一つは今日の配布資料の2ページのところで、歩行者量、歩行者の通行量、これは多く1万3000人等々ありますけれども、自転車の利用状況、通行量ですね。

それから今回の平面図等々の中でも、自転車の導線ですね、それから自転車の駐輪場所、それらについてが二点目になります。

最後、奈良市として、自転車の利用をこれから観光の面でも進められておられるようですので、自転車の利用を、日常の生活面とそれから観光面、そのあたりでどのくらいこれからの利用を想定されているかということをお伺いしたいと思います。

〇〇会長

今の〇〇委員のご質問は、自転車に関して三つのご質問がありましたので、お願いいたします。

事務局

まず、現在の三条通りの自転車の通行量でございますけれども、平成10年7月1日に調査した内容によりますと、自転車は約2200台の通行量がございます。東行きが約1040台、西行きが1160台ほどになっております。これがウィークデーでございますして、日曜日になりますとちょっと少なくなりまして、1900台ぐらいの利用になっております。

それで、この図面にもあったかと思うのですが、今指しているところに、車道と歩道間のスペースのところ、駐輪場を、これは機械的にはめ込むようなかたちの駐輪場かと思うのですが、そういう駐輪スペースもとってまいりたいというふうに考えております。

それから、自転車道のスペース、車椅子等も計算した歩道幅員の内容になっているところでございます。

〇〇会長

もう一点、将来の自転車の利用見込というのか、そういったのがもう一つのご質問であったと思いますが。

事務局

将来的な自転車の利用につきましては、私ども今、JR奈良駅周辺の整備もやっております、当然この通りにつきましては、JRから東向いての通行になると思いますが、先ほど言いましたこの歩道上での駐輪スペースと、それからJR駅にも駐輪場の設置も考えておまして、そういうことからできれば利用して、市内を通ってもらうと同時に、今パークアンドバスライド等の内容での自転車利用もされておりますことから、そういう対応も踏まえてやっていきたいという考えでおります。以上でございます。

〇〇会長

〇〇委員、よろしゅうございますか。

〇〇委員

そうしますと、歩道の中に自転車を通るかたちというふうに理解してよろしいんですね。自転車専用道は難しいと思いますので、歩道の中に自転車を通ると、そういう理解でよろしいのでしょうか。確認なんです。

事務局

自転車と歩行者の通行の内容でございますけれども、今現在考えております自転車歩行者道ということで、道路の両側に6メートル、一部駐輪スペースとか荷捌きの停車帯を設ける所につきましては、1.5メートルは狭くなって、4.5メートルになりますけれども、基本的には6メートルの範囲の中で自転車と歩行者が通行するというかたちの通行形態になると考えております。

〇〇会長

よろしゅうございますか。

〇〇委員

はい。1.5メートルの中で自転車という考え方。

事務局

はい、基本的には、今申しましたように、駐輪スペースと荷捌きの所については通れないかたちになりますけれども、基本的には1.5メートルの範囲の中で自転車の走行を誘導していきたい、このように考えております。

〇〇委員

歩行者と自転車は非常に危ないところが大きいと思いますので、その点の配慮を十分していただくとありがたいと思います。

〇〇会長

はい、そうですね、よくわかりました。お願いいたします。〇〇委員、どうぞ。

〇〇委員

これはいったい何をしようとしているのか、よくわからないというかちょっと過激な意見になるのですが、今日いただいた紙の1ページの三条通りまちづくり協議会での主な意見の一番上に、一車線一方通行についてと書いてあります。当初から前面通行止めの意見もありましたが、裏道もなく車を通す必要性があり、今までどおり歩行者と自動車と共存していくことで合意し、最終的には一車線一方通行でまっています。商業活動をやらなければいけないのでどうしても車を通させなければいけない、おそらく荷物の仕入れ、搬出搬入、こういうことだと思われれます。

その次に、5ページ、6ページの現況写真をもう一回よく見てみますと、ここの現状としては、ぎりぎり車をそこへ止めておいて、荷物の積み降ろしができるような恰好になっていますね。しかし、これが奈良のメインストリートとは少し考えにくいむさくるしさであると、そこで4ページの完成イメージ図の状態にするとこういうふうにならざるを得ないわけですね。

ところが、4ページの図というのは、じっと見ていると、かなりいかがわしいところがある。まず、現状より非常に広く見える。私は、建築設計や都市デザイン等をやっているんで、こういうことを私が描くわけですが、とりあえず描く基本としては人を少し小さく描きなさいと、そうすると広々見えることからおそらく広く見えております。現状よりかなり広く見えているのではないかと思います。そして真ん中の車道を狭くしたために、一台の車が向こうからこちらへ来るわけですが、商業活動するとどうするのでしょうか、これが止まったら後ろの車が動きませんよね。ですからそのようなことで一車線一方通行ということを確認していることになるのかということがこの図を見る限り、非常に疑問です。

次に、先ほどから出ておりますボードですが、これは上に取手がついていて、いざとなればこれを除けばいいというように書いてある絵になっていますが、先ほどお話ありましたように、かなり重たいですね。これが軽かったらどうなるかという、現状の写真にあるように、三角コーンがあちこち散乱して非常に見苦しい。それからコンクリートでつくられたボードも非常に見苦しいわけです。それをなおしたと言っていますが、果たしてこれはなおしたことになるのかなと、かえって邪魔になるのではないかと思います。いざここで火事が起こり、消防車、救急車が来ると、その車を止めなければいけない、けが人を搬出しなければいけない、そうするとたちまちボードを除けなければいけない、とこ

ろがこんなものがぐちゃぐちゃとあると、一個 150 キロぐらいありなかなか動かないとなると、どうするのかと。

それから、前回〇〇委員さんのほうから話がありましたが、ここにずっと樹木が並んでいると、現状の写真を見ると、樹木ではなく、植え込みのポットのようなものがずっと並んでいますが、これですら見苦しいわけです。そこへ、株立ちで背の低い木をずらっと並べることは、いったいどういうポリシーなのかと。

ですからこれは広く描いてあり、電柱、看板等が無くなった絵になっている。したがって、広々とすっきりとしたように一応見えているけれども、これは実際できると、現状よりはるかにごちゃごちゃしてしまって、車は通らない、非常に狭い、看板・電柱もそのままであるという案ではないのか、とい疑問が起こってきますが、それはいかがなものでしょうか。

〇〇会長

わかりました。この 4 ページは理想図ですね。今三点ございましたので、お答えをいただけますでしょうか。関連質問ですか。では、お願いします。

〇〇委員

私も今のご意見のお話をしようと思っていたのですが、道路が広がるのはいいと思います。ボラードの設置ということは、今〇〇委員からお話ありましたように、現状のフラワーポットの問題もありますが、これは駐車しないために置いたという話も当初は聞きました。ところが、この道路が整備されてからフラワーポットの現状がどうであるかという、もう本当に見るも無惨な状態で放置されたという状況です。植木も植えていても手入れもされていないという、観光都市奈良としては恥ずかしいものではないかなと思います。

それで今、4の図のたいへんスペースの広い道路になっているわけですがけれども、ボラードを実際問題、置く必要があるかどうかという問題がありますね。この数も、たいへんな数ではないかと思えます。

それと、私、おん祭の総務委員をしております、昨年あたり春日大社の側から奈良市がフラワーポットをおん祭の前々日ぐらいに撤去するわけですね。それで終わればまた元へ返すという作業を奈良市が夜間作業でやっているようでございます。それには 150 万ぐらいの経費がかかるようでございますので、このボラードを置けば、今人力で 150 キロ少しバックさせる機械があるという話ですが、これは大変な作業ではないかなと、数にすればどの程度の数を設置するのかわかりませんが、やはり 100 や 200 ではなく、もっと多いのではないかと思えます。これを毎年おん祭の度に作業しなければならないことと、また、小さい子どもとかお年寄りが観光に来て、ちょっとふらついてこけて 150 キロもあるボラードに当たれば、まずけがするのではないかなと思います。安全性の面においては、自転車を区分するかたちで設置するならば、自転車を設置する 1.5 メートルの部分カラー舗装して、この色はカラー舗装で自転車道であるということをきちんとわかるようにしてやる、それからこのボラードを取った後の状況をどうするかと言えば、私は奈良に観光に来ていちばん感じることは、我々がよそに観光に行ってもそうですが、やはり歩き疲れて座るところがないというのが多いですね。やはり植樹の下あたりに上品な奈良らしい固定したベンチを置くとか、自転車を置く場所ですね、自転車を置く可動式のラックがありましたけれど、置く必要があるかどうかという問題があると思えます。これをむやみに置くと、自転車が氾濫し、今の 4 ページのイメージ図とは全然変わった景観になってしまい、現状の道路より少し広くなりますけれど、形態は変わらないような雰囲気になってしまうのではないかなと、このように私

は感じますので、今お話ございましたのと併せてちょっとお話を聞きたいのですが。

〇〇会長

ありがとうございます。はい、〇〇委員どうぞ。

〇〇委員

一つは、電線を地下に入れるという計画はあるのですか。

それからもう一つは、車道の部分が排水性アスファルトとありますがあれはネーミングとしては排水ではなくて透水性かと思うんですけどね。車道だけでなく、歩道の部分もせっかくやるのであれば、透水性のアスファルトというのはコスト的にもそれほど高くなく、いくつかの種類がありますので、その検討はされているのかもしれませんが、その二点を、もうすでにお考えなのかなあといいながら聞いておりました。せっかくやるならば、そういうふうにしたほうがよろしいと思います。

〇〇会長

ありがとうございます。関連のご質問ですか。

〇〇委員

私は三条通りで営業活動をやっておりましたので、よく知っているのですが、この完成イメージ図の④は、周辺企業の協力もあってほとんど現在の姿と同じようなイメージだと思います。ボラードを除けば、現況もうできあがっているのではないかと、むしろ問題なのは 5 ページの①とか②の場所ですね。こういったあたりでボラードをどのように設置するとか、商業活動しておられる方はたくさんおられるので、問題はそこらにあるのではないかなと思います。

〇〇会長

はい、4 人の委員の方からそれぞれご意見をいただきましたので、まとめて事務局からお答えをいただきたいと思いますが、いちばん共通しているのはボラードの問題だろうと思いますが、〇〇委員は自動車の一方通行、それからボラード、植樹、三つの問題をおっしゃいましたし、〇〇委員はもっぱらボラードをおっしゃいましたし、〇〇委員は 4 ページの図では電線が無くなっているけれども、そういう計画はあるかというようなことを中心に。

〇〇委員

三条通りだけには限らないんですね。計画をされる方がいいのではないかと私は思っているんですけど。

〇〇会長

まあそういう計画が中長期と言いますか、あるかないかということを含めて、まとめてお答えをいただけますでしょうか。今のご意見をうかがっていると、このプランに反対というのではなくて、問題があるところをご指摘いただいているわけですから、そのところについての解決策ないしは難しいといったことも含めて率直にお答えいただければありがたいと思います。

事務局

たくさんのご意見をいただきまして、全て回答ができるかどうかわかりませんが、基本的に三条通りは、先ほども申しました歩行者の数の多さ等を考えてみますと、やはり一方通行化ということになろうかこのように思っております。

その中で、緊急車両等の扱いなんです、先ほども申しましたように、停車帯を適宜配置させていただきたいと、この中で何とか一方通行化を円滑に処理できるかたちでもっていききたいとこのように考えております。

また、ボラードにつきましては、今の現状、車止めがございますけれども、車が歩道に乗り上げるというような事態がたびたび起きています。そういったことから歩行者の通行を妨げている結果を招いているわけございまして、車道部と歩道部はやはり何らかのかたちで分離する必要があるかと、このように考えております。

また、ボラードが150キロというかたちの中で、重たいというのは危惧されるところでございますけれども、緊急事が起きた時には、今も地元自治会等ともお話しをさせていただいているのですが、緊急用の処置としての対応はできるように器具をお預けして、管理をいただけるという地元の声も強くございます。そういったことから、災害が起きた時についてはそういう対応を地元も行政も併せてやってまいりたいなとこのように考えております。

また、電線が写真イメージのほうで整備イメージには無いということでございまして、ここにつきましては、電線の地中化を図ってまいりたいとこのように思っております。したがって、現在、現況の写真の中に蜘蛛の巣のように道路を横断している電線類が無くなるということで非常に景観も望ましいものになるものと考えております。

また、自転車の固定式のごとでございまして、現在の写真を見ていただいてもわかりますように、自転車がそこら構わずに置いておられる状態が現状でございます。したがって、一定の場所を決めて整然と駐車停車していただくというかたちが景観的にも環境的にもいいのではないかなと、このように考えてまして、自転車の駐車施設を整備していきたいとこのように思っております。

また、看板類がなくなっているんじゃないかなというお話でございまして、ここにつきましては、地元の経緯表の中にも書いていますように、平成9年10月に地区計画というものを定めさせていただいております。その中で、看板のルールを作っています。具体的に申しますと、今現在ルール化されているのは、看板類は2平方メートル程度のもの、となっています。また、突き出しの看板は、今現在、整備計画の中であることができることになってはいますが、この道路の整備に併せまして、非常に環境に影響を及ぼす看板がどうあるべきかということで地元で議論をいただいております。奈良市の方向としましては、飛び出している看板、突き出し看板については、この沿線は排除したいという強い思いでもって、地元と調整をしております。看板については壁面だけにするというので、その中で対応していきたいとこのように思っておりますので、ご理解のほどよろしく願いいたします。以上でございます。

〇〇会長

ありがとうございました。いろいろご意見をうかがっているのですが、これから道路を整備していくなかで、今までお出しいただいている意見等も、また三条通りの地元の方々との話し合いもあるなかで進めている問題ではないかなという気がいたします。

実は前回ですね、三条通りのほうの道路から先に議論を始めまして、ずいぶんと時間をとって結局、継続審議になってしまったのは、資料の問題もございましたけれども、次のあやめ池ですね、そっちの

ほうもやらなきやいかんということで、時間を切ってしまったところがございます。ちょうどこれ1時間かかっておりますので、時間を急ぐということではありませんが、また下手してあやめ池の議論が少なくなるのもなんでございますので、もしいくつかいただいたご意見というのはこれからの整備のなかで考えられるいくつかの課題でございますので、その点を十分ご留意を事務局のほうとしてもしていただくことにして、このあたりでとりあえず、この870メートルの区間の一車線東向の一方通行、幅員は16メートルと現在のままだけれども、両側に歩道、自転車道も入れて6メートルずつ、そして車道は4メートルというかたちの原案を、これは一方通行についてご賛同いただけない方もいらっしゃると思いますけれども、採決させていただいてよろしゅうございますか。

それでは、今の原案にご賛同の方は挙手をお願いいたします。はい、挙手、多数ということで、原案を可決させていただきます。

なお、今お出しいただきましたご意見等は、十分、この三条線というのは、先ほどもある委員がおっしゃったように、奈良の顔でございますので、見苦しい商店街にはまずいというがございますので、十分その美観あるいは機能を損なうことがないような計画道路にさせていただきたいということをお願いをしておきます。

それでは、続きまして、同じく都市計画道路でございますが、平城学園前線につきまして、ご議論をいただきたいと思っております。

前回、事務局の説明だけに終わっておりますので、早速、ご意見ご質問等に移らせていただいてもよろしいのですが、前回ご欠席の委員の方もいらっしゃいますので、簡潔に事務局のほうから問題のポイント、ここまでの議論の整理等も含めて、簡潔かつ明確にご説明をいただいたうえで、ご議論をいただきたいと思っております。お願いいたします。

事務局

それでは、平城学園前線の計画概要について、ご説明をさせていただきます。

資料の3-1-1でございます。これは平城学園前線の位置関係を表しています。近鉄西大寺駅の北側でございます。一条富雄線との交差するところから、西のほうに下りてきまして、近鉄奈良線を並行に北側を走りまして、あやめ池の駅前を通り、学園前の駅の東側を走っております奥柳登美ヶ丘線との交差点までの約3170メートルの都市計画道路でございます。

次、3-1-2をご覧くださいと思います。今回の変更の案につきましては、あやめ池の駅を中心といたしまして、延長といたしまして666メートルの区間において変更をさせていただきたいとこのように考えております。

黄色で着色しておりますのが、現在すでに決定をいたしております平城学園前線のルートでございます。幅員は16メートルとなっております。今回の変更案が赤で着色している部分でございます。駅前広場の設置、それとあやめ池の駅の東側にあります踏切からの流入する交通流の安全確保、この二点を改善し、計画案を策定いたしましたところでございます。

なおこの変更案につきましては、あやめ池遊園地跡地利用検討会というのを地元の代表者あるいは学識経験者等で構成いたしました検討委員会の中でまとめられました内容を踏まえまして、今回、駅前広場の設置と交通改善を図るために変更させていただきたいとこのように考えているところでございます。

それでは、3-1-5及び6ページをご覧くださいと思います。この図につきましては、変更案

の詳細と整備計画を示しております。黄色の一点鎖線で示しておりますのが、今現在計画決定されております平城学園前線のルートでございます。

それと赤の点線で示しておりますこれが、今回変更させていただきたいと考えております平城学園前線の案でございます。

具体的には、駅前広場の設置につきましては、現在の改札口の位置、あるいは駅構内がございます南北を結ぶ地下通路がございます。その位置、またあやめ上池の眺望等を考えまして、現在の図面で示しております駅の正面に、面積といたしまして、約 2130 平方メートルの駅前広場の設置をしたい、このように考えております。

また、駅前広場と先ほど申しました踏切からの自動車の交通流、滞留長を確保するというので、現在のあやめ池登美ヶ丘線と変更させていただく平城学園前線との交差点、この二つ（駅前広場・交差点）が線形を検討するに当たりますコントロールポイントになってまいります。その中で、円滑な自動車交通を確保する線形ということで検討いたしましたのが、今回提案させていただいております平城学園前線の変更ルートでございます。

その結果、あやめ下池、これが約 1.5 ヘクタールございますけれども、約半分南側を埋めるというかたちになってくるわけでございますけれども、残りのエリアにつきましては、今正面に出てますが、調整池として整備をしていきたい。イメージ図でございますけれども、できるだけ植栽を施して、その中で自然環境を育成していきたいというふうに考えております。

当然のことながら、この池につきましては、洪水調整機能をもった池として整備をします。つまりこの事業につきましては、開発者が整備を行います。そしてその後、奈良市が引き継ぎを受けまして、将来にわたってこの自然環境を保全、育成できるようなかたちで管理をしてみたいと考えております。

またもう一点の変更内容でございますけれども、道路の幅員の変更でございます。あやめ池登美ヶ丘線との交差点部、あるいは駅前広場との出入口の関係の中で、右折レーンを設置する道路構造を考えております。したがって、そのことにより、交差点あるいは出入口の交通の円滑が図られるということを考えておまして、その関係上、現在の計画 16 メートルから 17 メートルに幅員の変更をさせていただきたいと考えております。以上で計画の概要の説明とさせていただきます。よろしくご審議お願いいたします。

〇〇会長

ありがとうございます。ただいまのご説明で十分尽きているとは思いませんけれども、前回にかなり詳細な説明を受けておりますが、いくつか問題がございます。道路の当初の計画を少し北に変更するというので、下池の半分がなくなってしまうということがございますし、駅前広場につきまして、これでいいのかということがございます。

また、今ご説明があったように、右折車線部分を確保するために幅員を現在の 16 から 17 メートルにすることについて、いくつかの提案点がございまして、それぞれにつきまして、ご質問なりご意見なりをお願いしたいと思います。どうぞ、どなたからでも結構でございますので、よろしく願いをいたします。

ただ、今日情報公開のことにつきましても、当初お諮りいたしましたけれども、地元の自治連合会あるいはあやめ池の自然と歴史をいかす会といったところからの傍聴の要望がございました。その前提には、特に下池の保存ということがかなり強く言われていたわけでありまして、それをどうするかということについても前回は事務局から説明がありました。

私個人としては、むしろ下池の現状を放置すると、その東側の住宅地に非常に影響が出てくるのではないかと、したがって、そこを十分に保全することが緊急の課題ではないかと思うのですが、そのことも含めまして、ご意見のあるところをぜひお聞かせいただきたいというふうに思います。〇〇委員、どうぞ。

〇〇委員

まず、これは今日欠席の〇〇委員から聞くように頼まれていることと併せての質問事項ですが、この計画の中で樹木の保存をどうするかというご説明をいただいていないように思うのですが、それはあるのかないのかということがまず第一点です。

第二点は、これはまちづくりの方々から直接送りつけられたこれまでの経緯という資料の中にあつたように記憶しておりますが、要するに道路の話ばかりになっているわけです。この駅を立体化し、特に南側と北側をつなぐかたちで駅を造りかえるというような話があつたとすると、話は大きく変わるのではないかと思います、それはいいのですか。何か質疑応答みたいな資料の中には、ありませんと近鉄さん側は言っておられるのを拝見しましたが、何か駅の計画がまるっきりないというこういう話も妙なものだなという気がいたします。これが第二点です。

第三点は妥協的、現実的な意見ですが、整備計画（案）の画面を出してください。駅前広場の設置場所、形態がそのようになることは、道路構造令を守ると、致し方なくそうなるだろうと想像できます。しかし、駅前広場の北側を走っている道路を下池のほうへ真っ直ぐ伸ばしているために、下池はほぼ半分になっています。先日下池を見てきましたが、半分になると少しつらいものがあるなという感じがいたします。

今、整備計画の 16 メートルの道路幅分だけでもいいので、道路を南へ下げられないか、計画道路ラインの南側が現在の都市計画道路のラインの北側に重なる程度まで下げると、風景と水面がかなり助かるような気がします、それはだめでしょうかということですが。

〇〇会長

ありがとうございました。三点ございました。樹木の保存計画の有無、駅の立体化計画の有無、そして下池が半分になるのがつらい、もう少し南にずらせないかというご質問とご意見ですが、お答えいただけますか。

事務局

まず一点目の樹木の保存につきましてでございますけれども、確かにこのあやめ池遊園地の中には、メタセコイアなどの大きな木が、所々にございます。やはりこの上池周辺の自然というものは、保全していく必要があると、環境保護につきましても、これは当然対応していくべきだということは、検討会の中にも出ております。そういうことから、樹木の保存については、十分に配慮し、対応してまいりたいと考えております。

それから、二点目の駅の立体化、駅の改修という件でございますけれども、確かに私どももこの駅前広場の設置及び駅の改修等駅の考え方について、協議はしてきましたし、またしているところでございますが、近鉄さんからはどうも色よい返事がございません。今のところ、南北をつないでおりますのが駅の東側にあります地下道一つですが、歩行者等が行けるところは、現在は階段とスロープと両方になっております。こういうところにつきましては、スロープというかたちでの対応をしていきたいという

計画でございます。

それからもう一点、あやめ池一号踏切の出たところの関係でございます。私どもは、駅前広場の設置とともにこの交差点、あやめ池登美ヶ丘線と平城学園前線の交差点については、南側には西側から来る道とそれから東側から来る道がそこで交差して踏切を渡るという現状になっておりまして、渡り切ると同時に県道の谷田奈良線になるという非常に車通行に関しましては、危険な状態になっている踏切だということから、関係機関の警察、県とも協議いたしまして、車だまりをぜひこれは必要だということかたちであるような線形に今させていただいているというところでございます。以上でございます。

〇〇会長

ありがとうございます。ちょっと先によろしゅうございますか。

〇〇委員

駅前広場のところから、この図の一番右端のほうへ向けて、もう少し下へ道路を下げたらどうかという意見です。

事務局

それでございますら、今の車だまりにつきましても、最低限の 60 メートルほど北へふっている状況でございます、それだけのスペースはその部分に必要なというかたちの計画になっておりますと同時に、下池の内容につきましても今のところ、その道路位置と併せて、東側の都市計画道路へ接続するという計画になっており、少し南に下げるということになりますと、車だまりの件と駅前広場の絡みから、線形が難しい状況になるというふうに考えております。

〇〇会長

まだ少しご議論もあると思いますが、少し考えておいてください。〇〇委員どうぞ。

〇〇委員

私も自然環境保護というのは大変大切にしなければならないですし、無意味な開発は絶対にやめるべきだというふうには思っています、それでもどうしてもやらなければならないこともあるんだろうと、今までもここはよく通っているところですけども、今回改めて、お昼と夜に行って、下池の周辺と踏切の周辺を歩いて見て回りました。

そうしましたところ、確かに池が水辺の空間としてあれば、防災上も景観上も非常にいいのだらうと思うのですが、景観上いいとはいえ、景観として池が楽しめるような風情にはなっておらず、むしろ夜、北側が非常に暗くて危険です。特に小学校、幼稚園とか今後そういう教育施設もこちらに誘致されるのであれば、そのような整備はいち早くしなければならないだらうと思うのと、会長もおっしゃってましたいばん東側の所へ行って、これは非常に危険だなとよく我慢して住んでおられるなということを感じました。そういう意味でやはり、下池の整備は急務かなというふうに、行って見て感じております。

また、駅前広場につきましても、そのような教育施設等ができて乗降客も増え、また送り迎え等で駐車する車も増えると、現状では全然そのようなスペースも無く、非常に危険でもありますし、今後その区域一帯が高齢化に進むことも考えられますので、今、高齢者にとっても住みやすい環境づくりとい

うことで、使いやすい駅前広場を設置をすることも必要なのではないかと思います。

ただ、池の植生とか動植物の保護というのは、地元の方がおっしゃっているように大切なことだと思いますので、調査の時に専門家を入れるというようなことを前回お聞きしたと思いますが、具体的にどのようなかたちでその植生あるいは動植物を保護されるのか、また調整池をつくられてどのように戻されるのかということと、史実に基づいた遺跡の発掘調査ということが、本当にきちんと行われるのかということをお尋ねしたいと思います。

〇〇会長

前半の部分はご意見でよろしゅうございますか。今の最後におっしゃった動植物の保護、あるいは下池の機能ですかね、そういったことについてお答えいただけますか。

事務局

下池の整備につきましては、先ほどの画像にもありましたように、石積みや護岸に亀裂が入っていますと同時に、ヘドロ等がたまっております、現状といたしましては、水は非常に汚く、臭い状態です。それから大きな亀裂のために、先ほど言われたように東側の住民の方から、洪水、地震災害の時に何時堤防が壊れるかわからないから早急にやっていただきたいという話がございます。そういうことから私どもは、先ほどのイメージ図の親水性の植生も生かしました下池を設定し、そして貯水機能もとって、それを開発でやってもらうことによって、今後は奈良市のほうで管理をしてこの下池の保全を担保していきたいというふうに考えているところでございます。

それから、最後のほうの件で、植栽ならびに鳥類等の下池に関する調査につきましては、この表にもありますように、2005年当時から季節ごとに必要な鳥類、植物、そういう調査は任意の関係機関での調査でございますけれども、実施させていただいております。2005年、2006年とさせていただいておりますし、今後もこれは引き続いて調査はやっていきたいというふうに考えております。

それから、今後この下池の工事をする時には、動植物の関係につきましては、上池とのタイアップをいたしまして、鳥類、魚類等をいったん上池に移し、また工事後に戻してくるというような対応で、進めていきたいと考えているところでございます。以上でございます。

〇〇会長

今の動植物の保全ということにつきましては、ちょうど〇〇委員がご専門でいらっしゃいますので、ちょっとご意見をうかがわせてください。

〇〇委員

私が全て調べたわけではございませんけれども、コンサル会社が一応リストアップしております。上池、下池、リストアップしたものを、一応見せていただきましたが、案外やはり外来種が多いんですね。

それと今、下池のものを上池に移して、元へまた戻すということをしなくても、下池のものを上池に移ただけでも下池を整備すればまた流れ込んで回復していくだろうということは、容易に考えられるわけです。

周辺の樹木につきましては、いわゆるこういう池の淵に生育しておるような木ばかりでございまして、もちろんその木一本一本にも地球温暖化を抑制する働きはもっておりますので、これは先ほど事務局のほうからも説明ありましたように、移植しまして元へ戻す方向で、もちろん整備をして元へ戻してくる

というようなかたちでこれは可能であろうと考えております。以上です。

〇〇会長

ありがとうございます。関連質問でございますか。

〇〇委員

あやめ池遊園地全体を見た時に、池の部分が多いんですね、わりと。風致地区の関係もあって、そしてまた今変更しようとしている所は、交通形態のことがいちばん大事だと思います。池そのものは全体で2パーセントぐらい減るぐらいですから、全体で、そのぐらいだと思います。トータルファッションとしてのかたちであればやはり駅前の北側は少し面積的にとったほうがいいなと感じております。それだけです。

〇〇会長

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

これはあやめ池駅というものを中心としたまちづくりの大きな問題ではないかと思うのですね。我々は先日来から賛成の方々、あるいは反対の方々のご意見を文書でいろいろ読ませていただきまして、この審議会はあくまでも双方のコンセンサスの接点に立って、決定しなければいけないというふうにまず申し上げておきたいと思います。

賛成の方々、それから反対の方々のいわゆるご意見を要約しますと、次の三つの問題になると思います。

まず一つは、その都市計画道路を北へ変更して道をつくることによる、公益性、利便性はどうかと。

それから次に、環境の変化はあるのか。いわゆる防災上の問題がないのか。あるいは悪臭そのものがあるようすけども、それについてどうなのか。公益性と環境の変化にどのような影響を及ぼすのかと。

次は財政負担はどうかと。

こういった、私は大きく分ければ三つの問題について賛成者あるいは反対の方がご指摘をしていられるように思いました。

もちろん、あやめ池というのは、今までは遊園地でもっているようなものですから、あやめ池と言えば遊園地、奈良県で遊園地と言えばあやめ池と言われたぐらいですね、半世紀以上前からずっと、我々が小さい頃から親しんでいたところでございます。それがなくなったということで、大きなまちづくりの一つの歴史に一定の変化がきつつあるのではないかというふうに思いました。遊園地の存在感が非常に大きかったため、全て遊園地に任せていたということで、あの南側ははっきり言ってスプロール化しております。都市計画上、問題のある街ではございますけれども、はっきり言って、一番遅れているような気がしてならない。まちづくりは、いったいどのようにしていくのかということが非常に大きな問題点であり、そこにこの都市計画道路が浮上したというふうに、私はそういう今までのプロセスがあるかと思うのですね。

まず、お答えいただきたいのは、この道路をつくるということは何十年前に話があったように思いますけれども、これが現実になってきたということで、この道路をつくることによって、利便性と公益性

はどうなのかと、あるいはこの環境の変化はどうか。あるいは財政負担はどうかについてまず、お答えをいただけたらと思います。

〇〇会長

ありがとうございます。この審議会のあり方についても、ご示唆いただきまして、ありがとうございます。今、お示しいただいた三つのポイントですが、それについてお答えをいただきたいというご質問でございますので、公益性、利便性という点でどうか、あるいは、環境に対する影響という点でどうか、財政負担の面でどうか、この三点だと思っておりますので、お答えをいただけますか。

事務局

一点目の、道路を整備することによる公益性と利便性ということでございますけれども、確かにこの遊園地がございましたことから、駅の北側につきましては、公共施設も道路もないと、道路と言いましても、駅前の道路は私道を利用させていただいて通っているところでございますし、また公益的な面につきましても、いろいろな施設もないというようなことから、この際今回の開発にともなって整備すべきだということで、駅前広場の整備と道路の整備を考えております。

現状を見ますと、駅前への寄りつき、車での寄りつきには、現在は非常に危ない面がございます。そういうことからいたしまして、駅前広場を整備することと、幹線道路のあやめ池登美ヶ丘線、平城学園前線の接続によつての利便性は生まれてくるかなと考えております。

二点目の環境の変化はどうかというご質問でございますけれども、この点につきましては、この上池については、自然環境を保全してこの整備では、池をさわるという計画はございません。この周辺に遊歩道等をつくり、ここを散策していただくような整備を考えて、環境を保護、保全、守っていきたいというかたちで考えておりますし、水辺の空間というものも、十分に配慮した計画を全体的な計画で進めているところでございます。

また、下池につきましても防災、治水という観点から、現在では溜池というかたちでの機能しかございませんので、大雨が降った時にはそのまま水が東の方へ流れているという状況でございますから、治水観念のうえから洪水調整機能をもって、また先ほどのイメージ図にもありますように、景観自然にも配慮した下池というものを残していきたいという考えでおります。

また、財政的な面でございますけれども、私どもはこの駅前広場と都市計画道路の計画につきましては行政サイドでこの公共施設の整備はしてまいりたいということでございますので、この道路の用地、駅前広場の用地、下池の部分につきましても、埋め立てた後、道路用地部分だけを買取り、そして駅前広場や道路の整備をしていきたいと、それ以外のところはすべて開発業者のほうでやっていただくというかたちを考えているところでございまして、平城学園前線、それから駅前広場につきましては、まちづくり交付金という事業を利用いたしまして、整備をしていきたいと考えております。

また、駅前広場、平城学園前線につきましては、今のところ、財政的な面でございますけれども、平城学園前線、駅前広場は別でございますが、平城学園前線それから下池の部分も含めて約 11 億 5000 万の事業費になるかと考えております。

駅前広場につきましては、約 3 億 3000 万で、これは用地費、それから工事費を含めた内容になるかというふうに考えているところでございます。以上でございます。

〇〇会長

はい、〇〇委員どうぞ。

〇〇委員

ありがとうございました。ぜひともあやめ池の駅を中心として、21世紀に入っているわけですから、この遊園地がなくなったのを機会に、私はすばらしい街として再生をしていくことをぜひ望みたいと思うわけでございます。

たとえば、賛成の方々の意見を読んでもみましたら、駅前広場を早くつくって欲しい、そしてその周辺にショッピングセンターをつくり便利な環境をつくって欲しい、それから、埋め立てをすることについても、今までの池は非常に危険な状態にあり、一回大雨が降ったらいつ決壊するかわからないというリスクが非常に高いため、この際防災も考えて、いわゆる調整池としてきちっとした機能を果たしていただきたいと、こういったご意見もございます。

また、反対の方には、橋をかけたらいいのではないか、あるいはまた生態系がなくなってしまうからせっかくの池をつぶすのはいかがなものかなど、環境問題について大変心配だと言う意見もあり、私はお互いにそれらの意見は間違っているとは申しませんし、立場を変えたらいろいろご意見もあろうかと思いますが、やはり先ほど申し上げましたように、あの街は、駅の南側と一体化して、まちづくりをしていくべきで、ただ遊園地の周辺を触るだけでは何もならないと思うので、あくまでも駅周辺と駅南側を、再開発とは言いませんが、そのへんも含めて、駅の北と南を一体化していく必要がある。そのためにはあやめ池の駅そのものも地下に入れたりすることも将来考えるべきではないかと、西大寺駅もそうですが、それらを踏まえたうえでこの道路が非常に公益性の高いものになるのかならないのかということについて、私は決定を考えなければならないと考えております。

だから、それでどうだと言われたら、今皆さんのご意見もありましょうから、またそれはそれでお話し自分は決めたいと思いますけれども、まず冒頭に今までのことについて、5年も10年も何年も先のことを考えなければならず、道は一旦つくったらもう壊せないということでございますので、そういうことも含めて、またまちづくりはまず道からと言われておりますし、この道路がまちづくりに対してどのように寄与するのかということについても、検討しなければならないのではないかと思います。以上でございます。

〇〇会長

ありがとうございます。今の〇〇委員のご意見のいちばん最後の一つに、駅の南側との一体ということをおっしゃったのですが、市としてその点についての計画等ございますか。少しそれだけ確認しておきたい。どうですか。

事務局

駅南側と駅前広場の駅周辺の整備につきましては、確かに以前から再開発事業等での整備というお話もございました。しかしながら、地元さんとの調整の中で、いろいろ手間取っており今現状のままでございます。ただ今後は、都市計画道路の整備と併せて、南北の車の車道等の整備につきましても、今後はいろいろな意見を聞いたうえで考えて、進めていく必要があるかなど、現在のところはそういうように考えているところでございます。

〇〇会長

わかりました。それでは、〇〇委員どうぞ。

〇〇委員

ただいま、〇〇委員のほうからいろいろ詳細なお話ありがとうございましたけれども、私は道路の問題についてひとつ、お願いしたいと思うのですが、本案件の開発と保存ということにつきましての切り口では審議することなく、現地の交通状況とまちづくりという観点からの審議をすることが非常に大事だと思っております。

皆さんもご承知のように、あやめ池駅周辺の道路は非常に狭隘で道路状況は非常に悪く、交通事故等が多発していますし、それに伴ってその北部方面に面的に開発される住宅状況を都市計画的に勘案しなければならないということで、結論めいたことを申し上げて失礼ですが、今回出されております本案件は私個人といたしましては、原案通り結審されてはどうかという判断をいたしておるものでございます。私の意見は以上です。

〇〇会長

ありがとうございます。〇〇委員どうぞ。

〇〇委員

私も素人ですのであまり質問とか取り立てての意見ということではございませんが、感想を一言述べさせていただきたいと思えます。

今回の問題が議論される直前に、反対意見がたくさん届いたんですね。それでびっくりしまして、最初から反対意見のほうに引きずられて、何が問題なのだろうとこういう気持ちで読ませていただいて、会議の前でしたけれど、あやめ池のほうを実際に歩いた時に、下池の周辺に相当ごみも捨てられておりまして、それからつい先頃まで遊園地があった時のことを思い出してみると、何か整備されていないし、誰も利用していない、何かもう廃れたような感じをもったわけです。そんな気持ちで、何かこうすっきりしない気持ちがずっと残っていたのですが、改めて今回、今思い出してみると、反対意見がドカンときたものですから、賛成とする意見なんかあまりきちんと見てなかったんですね、逆に。

改めて、賛成意見とかいろんなものを全般的に拝見してみますと、いろいろ考えさせられたことは、特に、下池より東側の方向にずっと続いている地域ですね、この下池の東側のずっと続いているこの住民たちは、やはり従来から下池の水質汚染、ごみの不法投棄による環境悪化が進んでいるという問題への気持ち、下池そのものを調整池としてつくりかえてほしいということを望んでいたそういう人たちもいるようにうかがいまして、しかも下池に棲んでいる亀も実は、要注外来生物だというようなこともこの意見書の中にも指摘されていました。

そのようなことを考えると、下池を含む自分たちの上流にある環境をもっと根本的に改善してほしいという気持ちをもっていただこうように受け取れました。下池の歴史的な文化財としての意義ということも、いろんな方が書き残されていますが、その歴史というのが、どれだけ重い根柢なのかということを検討してみると、なかなか難しいなという感じが残るわけです。

下池の東に住んでいる人たちが、水害に大変苦しんできたということですから。その東側に続いている地域に住んでいる人たちの気持ちと、北側のほうに住んでいる新しい開発で住民になった人たち、その人たちが下池をそのままにしてほしいというお気持ちを人一倍強くもっている方がおられるようですけども、下池の東側の皆さん、東側のずっと西大寺に続いていくこの方々の立場っていろいろな

考えていくと、確かに西大寺駅のほうからあやめ池駅に続く坂をずっと上って行きました。これだけ低い所へ、ヘドロ状態の下池の水がドカンとこう流れてくるというそういう恐ろしさはやはり東側の住民たちにとっては、何とかしなくてはいけない、道路の問題もさることながら、そういう問題も含んでいるのではないかというようなことを感じさせられます。そこで改めて賛成意見の人たちの気持ちを読みながら考えてみますと、これから、今まで遊園地だった所に、学校もできるという時に、やはり思い切った改革というか改造が必要であろうと、だから賛成、反対の意見を、どうしてもいけないのだという一つのものがあるかどうか探ってみました。確かに自然環境を大事にしてほしいというその気持ちは全体としてまとめれば言えますが、どうもこれだけはだめだという反対は必ずしも気がつかなかった。だから具体的にみると、もうこの下池の東側の地域、洪水の問題や下池のもっているそれがいわゆる調整池として機能できるような改造というのは、やはり必要ではないかなと、そのへんが私の感じた感想のポイントですので、少し専門外で変な話かもしれませんが、申し上げたいと思いました。

〇〇会長

ありがとうございます。たいへんそこは大事なところだろうというふうに、先ほど〇〇委員のご指摘もございました。市のほうとしても、そういう賛否、特に反対の意見につきましても、前回の審議会の時に、どのように対応するかという具体策も示していただいておりますし、今日お出しいただいたご意見等についても、十分これからまだ整理し、検討していかなければいけない問題もたくさんあるかと思えます。

私も先ほど、〇〇委員がおっしゃった都市工学というのか、そういうところには全く素人ですが、この3-1-6の図を見ておりましたが、先ほどおっしゃった、たとえば下池をたくさん残せという意味ではございませんけれども、もう少し下池の真ん中を通すのではなくて、もう少し南側でできないかというご意見は聞くべきではないかなという感じがいたしましてね、道路の幅を17メートルにするということは、17メートル南に行くわけですから、17メートル南へ行っただからといって、どう違うのかな、この3-1-6図を見ていると、もう少し東から非常に右に急カーブしていますので、その急カーブが少しなだらかになるのではないかなとか、そんなふうなことも思うわけでございますけれども、これは全く素人の意見でございます。

ご意見いろいろお聞きしておりますと、はい、〇〇委員どうぞ。

〇〇委員

質問というよりもこの計画道路ができて、今のこの現状の図ですと、急カーブで従来の道につながるかたちになっています。逆方向も、現在のところ北向きのほうに、広い道路がつながっているのですが、実は現状の線というのは、抜け道に、実は西大寺方面から学園前方面の抜け道に使われていることが非常に多いかと思えます。

それで一つは、学園前の南のほうにアクセスしようとしてみると、いちばん西の端の南のところ、ここで学園前方向に、狭い所を曲がることになります。これがどういう関係でこの道路がいつ頃できあがるかということもあるかと思うのですが、これら二つのところで狭い状況が生まれるかと思えます。

ですので、この道路をつくっていく段階で、両端なんですけれども、これらのアクセスを十分とられたうえでこの計画を進めていただきたいと思います。と言いますのは、これが立派な道路ができてしましても、二つの所で非常に危険なことと、渋滞も起こりかねないと思うのですね。そういうことを、これの周辺につながる交通計画とを考慮しながらこの道路をとらえていただきたいと思いますというのが、昔から愛着の

ある道路ですので、これについてはぜひともお願いしたいという意見でございます。

〇〇会長

ありがとうございます。この平城学園前線の道路の変更案というものは、基本的にはこの道路を北側に、あやめ池の駅前の少し北側に移して、駅前広場を確保して、幅員を1メートル広げて、そしてちょうど下池の真ん中辺りを通して東へ行くということでございますけれども、いろいろお考えを市としてもいただいていると思います。

また、それに対して、委員の皆さんのご意見もたくさんございました。もちろん地元の方々の賛成反対の意見も先ほど〇〇委員がご紹介をいただいたところもございます。〇〇委員が先ほどおっしゃられたように、当審議会としては、奈良市のまちづくりを短期間ではなくて10年、20年というロングスパンで考えていかなくてはいけない、そして奈良市民のためにいかにその利便性があるのか、あるいは公益性があるのかということを考えていかなきゃいけないという観点で、ご審議をいただいているわけでございます。

ご意見を伺っていますと、基本的に反対ということではなさそうだというふうに私は受け止めたので、もちろん反対もございましょうが、このあたりで都市計画法19条によりまして、賛否の採決をさせていただきたいと思っておりますけれども、よろしゅうございますか。

それでは、この原案にご賛成いただく方、挙手をお願いいたします。全員でございます。ありがとうございました。この案件は、可決されることとなります。ありがとうございました。

今日は前回から継続になっております二案を審議いただきまして、両案とも原案通り可決されましたので、これをもって、今日の審議会は終わらせていただきたいと思います。

事務局のほうから何かございましたら、どうぞ。

事務局

特にございませんので、助役のほうから謝辞を申し上げます。

助役

失礼いたします。本日はお忙しい中、ご出席を賜りまして、また多くの貴重なご意見をいただきました。ほんとうにありがとうございます。

本日ご審議いただきました三条線につきましては、先ほども会長さんのお話にもありましたように、本市の顔でもございます。シンボルロードとして整備することによりまして、賑わいと活力のあるまちづくりを進めることができると考えております。

また、ただいまご審議いただきました平城学園前線につきましても、駅前広場の設置や道路の整備を進めることによりまして、地域の住民の皆さんの生活拠点としての基盤が整うことにもなると考えているところでございます。

また、跡地利用が自然環境と調和した土地利用となりますよう今後も開発業者を指導してまいりたいとも考えております。

本日頂戴しました貴重なご意見は、本市のこれからのまちづくりに生かしてまいりたいとこのように考えております。委員の先生方には、今後ともよろしくご指導ご支援をいただきますようよろしくお願い申し上げます。お礼の言葉とさせていただきます。本日はどうもありがとうございました。

事務局

事務局からは以上でございます。〇〇会長、閉会のほうよろしく申し上げます。

〇〇会長

委員の皆様方には、朝から熱心にご協議いただきまして、ようやく両案とも可決に至りました。たいへん長時間ありがとうございました。これをもちまして、第 85 回奈良国際文化観光都市建設審議会を終わらせていただきたいと思います。ありがとうございました。

事務局

〇〇会長はじめ、委員の皆様方、長時間ありがとうございました。