

## 第157回奈良県都市計画審議会

1. 開催日時 平成27年10月28日(水)午後2時～午後3時30分

2. 開催場所 奈良県文化会館 集会室A B

3. 出席者

委員：斎藤会長、塚口委員、川村委員、狭間委員、磯田委員、岡井委員、松谷委員、竹内委員(代理)、村上委員(代理)、関委員(代理)、天谷委員(代理)、山田委員(代理)、羽室委員(代理)、岩田委員、中野委員、奥山委員、太田委員、川口委員、佐藤委員、平井委員、辻委員

4. 公開状況 傍聴者なし

5. 議案

第1号議案 大和都市計画道路の変更について(八条紀寺線ほか1路線の変更)

第2号議案 大和都市計画道路の変更について(西九条佐保線の変更)

第3号議案 大和都市計画都市高速鉄道の変更について(西日本旅客鉄道関西線の変更)

【事務局】 それでは、定刻となりましたので、ただいまから第157回奈良県都市計画審議会を開会いたします。

委員の皆様方には大変お忙しい中ご出席を賜りまして、まことにありがとうございます。

審議に入ります前に、委員の交代について報告いたします。お手元の委員名簿をあわせてご覧ください。前回の審議会において、中川大委員が任期満了により退任されることをお伝えいたしましたけれども、その後任として、第1号委員に立命館大学理工学部の岡井有佳准教授に就任いただいております。

岡井委員、一言ご挨拶をよろしく願いいたします。

【岡井委員】 ただいまご紹介に預かりました立命館大学理工学部の岡井と申します。専門は都市計画なんですけれども、奈良のことはほとんどまだわかっていない状況ですので、これを機会に勉強させていただければと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

【事務局】 ありがとうございます。

それでは、また、行政機関におきましても、人事異動に伴う委員の交代がありました。本日は、代理の方にご出席いただいておりますので、お名前のみご紹介いたします。近畿

運輸局長、天谷直昭委員です。近畿地方整備局長、山田邦博委員でございます。委員の交代につきましては、以上でございます。

さて、本日の出欠状況でございますけれども、岩崎委員、増井委員、森下委員、磯田委員から欠席の連絡をいただいております。

委員総数25名中21名が出席されております。奈良県都市計画審議会条例第5条第1項の規定によりまして、本日の審議会が有効に成立していることをご報告いたします。なお、本日の審議会には議題に関連する幹事が出席しております。

ここで報道関係者の皆様に申し上げますが、撮影につきましては審議に入るまでの間といたしますので、ご了承願います。

それでは、ここから斎藤会長に議事の進行をよろしく願いいたします。

**【斎藤会長】** 斎藤でございます。

風邪を引きまして、鼻声で大変失礼することになると思います。ご容赦をお願いします。

委員の皆様には大変ご多忙の中ご出席をいただきまして、厚くお礼を申し上げます。

それでは、ただいまから第157回奈良県都市計画審議会を開催させていただきます。皆さん、どうぞ忌憚のないご意見、ご提言をいただきたいと思います。また、遠慮のないご質問をいただきたいと思います。

まず、本日の議事録署名者ですが、私のほうから指名をさせていただきます。狭間委員、どうぞよろしく願いいたします。

**【狭間委員】** よろしく申し上げます。

**【斎藤会長】** 本日は、傍聴の方はおられないですね。

それでは、これから議案の審議に入りますので、撮影等のご遠慮いただきたいと思っております。

本日の議案は、お手元に配付しておりますとおりでございます。審議事項が3件でございます。第1号議案、大和都市計画道路の変更（八条紀寺線ほか1路線の変更）について、第2号議案、大和都市計画道路の変更（西九条佐保線の変更）について、第3号議案、大和都市計画都市高速鉄道の変更（西日本旅客鉄道関西線の変更）について、この3件の議案は、相互に関連しておりますので、一括してご審議をお願いします。

議案の内容につきまして事務局から説明をお願いいたします。

**【事務局】** 都市計画室の西城と申します。どうぞよろしく願いいたします。

それでは、第1号議案の大和都市計画道路八条紀寺線ほか1路線の変更、第2号議案、

大和都市計画道路西九条佐保線の変更、第3号議案、大和都市計画都市高速鉄道西日本旅客鉄道関西線の変更につきまして、ご説明させていただきます。

議案は3件ですが、それぞれ相互に関連しておりますので、3議案まとめてご説明いたします。

本日の説明の流れといたしましては、最初に、今回の都市計画変更の全体概要につきましてご説明させていただきます。所要時間は、約10分程度となります。次に、都市計画道路八条紀寺線ほか1路線の変更につきまして、約5分ほどご説明させていただきます。3番目といたしまして、都市計画道路西九条佐保線と都市高速鉄道西日本旅客鉄道関西線、JR関西本線のことですが、この変更につきまして、約10分ほどご説明させていただきます。そして最後に、都市計画手続の流れにつきまして、約15分ほどご説明させていただきます。

説明時間は約40分程度を予定しておりますので、よろしくお願いいたします。

お手元の資料についてご説明いたします。お手元の議案書でございますが、1枚おめくりいただきますと、1ページ目には、第1号議案に関します審議会会長よりの付議案の提出、次のページをお願いいたします。2ページ目には、知事からの審議会会長への付議依頼、次のページをお願いいたします。3ページには、第1号議案の計画書を添付いたしております。こちらは、都市計画に定めるべき事項を表示しております。次のページをお願いいたします。4ページには、第1号議案の変更理由書を添付してございまして、以降、第2号議案、第3号議案と同様に添付させていただいております。

また、お手元、A4版の参考資料についてですが、位置図や新旧対照表などの参考資料をまとめてございます。

そのほか、A3版の参考資料といたしまして、今回の変更対象路線周辺の航空写真を1枚、それと都市計画変更の新旧のイメージ図を1枚、合計2枚配付させていただいております。

説明のほうは、お手元の資料とあわせまして、前のスクリーンで行わせていただきますので、よろしくお願いいたします。

それでは、今回の都市計画変更の全体概要をご説明いたします。

まず、こちら、今回の都市計画変更の対象となるエリア周辺の航空写真でございまして、方角が、画面中央真上が北となります。西九条佐保線がこの赤線で示しております。八条紀寺線がこの黄色の東西の線でございまして、JR関西本線は、こちらの青色の線でござ

います。

京奈和自動車道の（仮称）奈良インターチェンジが予定されておりますこの周辺エリアは、田園が広がる市街化調整区域でございます。

こちら、スクリーン左側の図でございますが、現状の道路網の位置関係を示したものでございます。また、右の図は、今回の変更対象となっております都市計画施設を表示しております。

こちらの図は、先ほどの地図を図化したものですが、今回の変更区間を示しております。詳しくは、後ほど説明させていただきます。

今回の3議案は、県が都市計画変更を行うものですが、同時に、奈良市におきましても、関連します3つの路線を都市計画変更される予定となっております。

奈良市が決定権を有する関連路線でございますが、JR関西本線東側斜めに記載しております路線、こちらになるんですけれども、新規決定のJR高架側道4号線でございます。あと、西九条佐保線と交差する路線であります四条線、それと大森西町線、こちらにつきましては、交差点部分のみの変更となります。

市決定路線につきましては、先般行われました奈良国際文化観光都市建設審議会にて了承されております。

先に道路や鉄道の位置関係を見ていただきましたが、今回ご審議いただきます西九条佐保線は、京奈和自動車道の大和北道路、（仮称）奈良インターチェンジに接続することから、将来的には関西国際空港と奈良市を高速道路などで直結するなど、広域の観点から見ましても重要な路線でございます。

本件の都市計画区域マスタープランにおきましても、取り組むべき課題としまして、人の、物の円滑な移動や産業の立地、観光の振興を促進するため、京奈和自動車道をはじめとする道路網の充実が必要である、また、幹線道路沿線ではこれを活用した土地利用の推進が必要であると示しているところでございます。

この西九条佐保線の概要でございますが、昭和41年に都市計画決定されまして、その後、複数の変更を経まして、平成20年3月に京奈和自動車道の大和北道路の都市計画決定と同時に、（仮称）奈良インターチェンジと連結する都市計画決定を行いました。

この道路は、大和北道路と奈良中心市街地を結ぶ道路であり、奈良市中心部の交通を円滑に処理する機能を有しております。また、県の道路政策の方針としましても、平成26年7月に策定されました奈良県道路整備基本計画におきます骨格幹線道路ネットワークの

1 つとなっております。

そのほか、西九条佐保線の周辺では、国道 24 号の慢性的な渋滞を避け、生活道路に流入する通過交通の解消も課題となっております。県では、この西九条佐保線が整備されることにより、奈良市中心部へ向かう通過交通と地域内交通の分離が可能となることから、市内中心部の交通機能と沿道の生活環境の向上が図れると考えております。

次に、今回、都市計画を変更する背景でございますが、大きなきっかけとなりましたのは、平成 20 年に国が自動車の将来交通量が大幅に減少する予測を初めて公表されたことによります。これを受けまして、県でも、広域幹線道路の見直しを実施しましたところ、（仮称）奈良インターチェンジ周辺に計画されておりました八条紀寺線の必要性が認められないという結果になりました。

右の図は、現在の都市計画のイメージ図でございます。広域幹線道路としての必要性が認められないこととなりました八条紀寺線は、現在、JR 関西本線と（仮称）奈良インターチェンジの上空を超える計画となっております。

この八条紀寺線の見直し結果につきましては、西九条佐保線や JR 関西本線にも大きく影響を及ぼすこととなりますので、（仮称）奈良インターチェンジ周辺の都市交通施設全般の見直しに着手することとなりました。インターチェンジ周辺の都市交通施設の見直しに当たりましては、交通安全、まちづくり、地域の活性化、経済性の観点で検討いたしました。

結果でございますが、（仮称）奈良インターチェンジ周辺地域の都市計画道路や都市高速鉄道は、次の 3 つを方針として立案することといたしました。

1 つ目は、西九条佐保線の平面道路化でございます。このことによりまして、高架区間が短縮されますので、平面化された沿道の環境が改善されます。前回、平成 20 年の都市計画変更時には、この高架道路の計画に対しまして、反対する意見も多く寄せられておりましたが、今回はそれらの意見にも対応するものになります。

2 つ目としまして、JR 関西本線の高架化でございます。このことによりまして、複数の踏切が除去されることとなり、交通の安全性の向上が図られるとともに、鉄道による地域分断の解消も図れることとなります。

高架道路のかわりに鉄道の高架化を計画することになりますが、鉄道につきましては、運行時間が定まっております、昼夜を問わず走行する自動車に比べて住民の方への環境面での負担が小さくなると考えております。

3つ目は、鉄道の高架化により可能となる新駅の設置によりまして、まちづくりの核として、周辺地域の活性化が図れることとなります。また、県内唯一のインターチェンジと鉄道駅との交通結節点が生まれることから、バスから鉄道への乗りかえ、また、逆に鉄道からバスへの乗りかえなど、公共交通の利便性向上が図れることとなります。

これら3つの方針によりまして、鉄道を高架化し、西九条佐保線を平面道路化することがよりよいまちづくりの形成に必要と考え、都市計画変更を行うものでございます。

こちらの図は、現在の都市計画のイメージ図でございまして、お手元A3資料の上段のイメージ図と同じものでございます。

西九条佐保線は、4車線で計画されておりました、JR関西本線を超える高架構造となっております。このうち、(仮称)奈良インターチェンジから大森西町付近までの約1キロメートルの区間が2車線の高架構造であるロングランプとなっております。また、八条紀寺線は、(仮称)奈良インターチェンジやJR関西本線を超える高架構造で決定されております。

こちらは、変更後の都市計画のイメージ図でございまして、A3資料の下段のものとなるものでございます。

JR関西本線を高架化することによりまして、西九条佐保線のロングランプを解消し、平面道路化を行っています。なお、西九条佐保線のうち、(仮称)奈良インターチェンジに接続する部分につきましては、一般県道京終停車場薬師寺線を超えるランプ構造としております。JR新駅は、(仮称)奈良インターチェンジと一般県道京終停車場薬師寺線付近、こちらになりますけれども、に設置することになります。

今回の都市計画道路や都市高速鉄道の変更は、奈良市の都市構造に大きな影響を及ぼすことから、周辺地域におきまして、奈良市の将来像を見据えたまちづくりを並行して進める必要があると考えております。また、一般的に、インターチェンジ周辺は開発圧力が強く、無秩序な乱開発を抑制するために、計画的なまちづくりを進めていく必要があると考えております。

この地域のまちづくりにつきましては、奈良県と奈良市におきまして、平成27年1月23日に、まちづくりに関する連携協定を締結いたしまして、対象地区のまちづくりを進めることを確認しております。今回の都市計画変更の影響が直接及びます八条・大安寺周辺地区につきましても、この連携協定によるまちづくりの対象地区の1つでございまして、(仮称)奈良インターチェンジ及びJR関西本線新駅を核とした地域資源を活用した魅力

あるまちづくりをコンセプトに、県と奈良市が協働してまちづくりを推進していくこととしております。

現在、奈良市では、八条・大安寺周辺地区につきまして、学識者や地元住民等を含めた（仮称）奈良インターチェンジ周辺まちづくり懇話会を設置いたしまして、まちづくりの方向性を検討しているところでございます。

全体概要の説明は以上でございます。

2番目は、第1号議案に関する案件でございます都市計画道路八条紀寺線と都市計画道路六条奈良阪線の変更につきまして、ご説明させていただきます。

八条紀寺線の現在の計画でございますが、起点が国道24号との合接部であります奈良市八条5丁目、終点が国道169号の奈良市南紀寺町1丁目となっております。延長約3,300メートル、幅員24メートル、4車線の計画となっております。八条紀寺線につきましては、昭和13年に都市計画決定されまして、当該区間につきましては、昭和41年に現在の形となっております。その後、平成24年の都市計画道路の見直しによりまして、国道24号より西側の部分につきましては、既に廃止しております。また、全線におきまして事業は未着手でございます。

全体概要でご説明しましたとおり、将来交通量の減少に伴う4車線の広域幹線道路の見直しを実施しましたところ、八条紀寺線につきましては、並行します大宮通り線、三条菅原線、大森高畑線、それから、南側の九条線、この路線が広域幹線道路としての機能を代替可能と判断いたしましたことから、その必要性を関係市町村と調整を行い、見直しを行うこととなりました。

見直しする場合の基本的な考え方でございますが、奈良県が平成22年に策定いたしましたガイドラインに定めておりまして、①自動車の交通機能、②歩行者の交通機能、③自治体のまちづくり計画との整合性の3つの観点によりまして、必要性を検証することとしております。

検証の結果、いずれの観点からも必要性が認められない路線につきましては、原則廃止することとしております。また、この中で、1つでも必要性が認められた路線につきましては、さらに代替手段の検討を行いまして、代替可能な場合は原則として廃止することとしております。

今回の見直し対象区間でございますが、国道24号から都市計画道路奈良樫原線、県道の木津横田線のことでございますが、ここまでの、こちらA区間でございます。それから、

都市計画道路六条奈良阪線から終点までのこちらのB区間、この2つの区間におきまして見直しの検証を行いました。

なお、中間に残りますこの区間になりますけれども、こちらにつきましては、奈良市におきまして、六条奈良阪線、こちらの路線になります。六条奈良阪線と奈良樞原線を接続するルートとしまして、2車線の道路計画を検討中ということでもありますので、見直しの対象外としております。

先に見直し結果をご説明いたします。結果としましては、A区間、B区間ともに廃止が妥当と考えております。参考資料に附箋をおつけしておりますが、6ページから10ページにかけて、画面と同じ新旧対照図を分割して添付しております。廃止部分が黄色の着色部でございます。

9ページに残る区間でございますが、こちらになりますけれども、こちらが名称を桂木南京終線という名称に変更をいたします。また、接続します六条奈良阪線との合接部におきまして、交差点部の区域を一部廃止いたします。

今、ご説明いたしました内容を反映しました計画書の新旧対照表でございます。参考資料の5ページになります。上段に括弧書きで記載しておりますのが変更前、その下段に記載しておりますのが変更後となっております。八条紀寺線につきましては、名称、延長などが変更となっております。

A区間につきましてはの見直し検証でございますが、まず、必要性の検討につきまして、A区間には現道の奈良市道がございますが、歩道はなく、生活幹線道路としての課題がございます。このことから、歩行者等の交通機能の面で必要性があると判断いたしました。次に、代替手段を検討いたしましたところ、この道路につきましては、奈良市におきまして線形の改良や拡幅等を進める方向で検討されておりますことから、代替手段ありと考え、廃止と判断いたしました。

続きまして、B区間の見直し検証でございますが、同様に検証しましたところ、いずれの観点からも必要性は認められないことから廃止と判断いたしました。

以上が、八条紀寺線と六条奈良阪線の変更内容でございます。

では、3番目としまして、第2号議案及び第3号議案に関する案件でございます西九条佐保線及び西日本旅客鉄道関西線の変更につきまして、あわせてご説明いたします。

西九条佐保線の都市計画の概要をご説明いたします。画面下の奈良市東九条町を起点とし、画面上、終点の法華寺町、こちらで国道24号に接続いたします。延長は約4



キロメートルでございます。(仮称)奈良インターチェンジより北側の区間につきましては4車線でございます、標準幅員23メートルの計画でございます。また、(仮称)奈良インターチェンジより南側の奈良市が施工予定の区間でございますが、2車線で標準幅員が12メートルの計画となっております。

続きまして、西九条佐保線の変更区間につきまして、ご説明させていただきます。西九条佐保線のうち、こちらのグレーの部分、こちら側とこちら側です。このグレーの部分で表示しております部分は、既に必要な車線数が確保されている区間でございます。赤色の点線で示している区間、こちらになりますけれども、こちらは現在、事業中の区間でございます。今回の変更区間は、奈良市三条松町、大森高畑線との交差部から(仮称)奈良インターチェンジまでの約1.5キロメートルの区間でございます。

次に、西日本旅客鉄道関西線の概要についてですが、起点の奈良市法華寺町から終点の大和郡山市との市境であります杏町までの約5.45キロメートルの区間でございます。本路線は、平成9年にJR奈良駅付近連続立体交差事業を実施する際に、都市計画決定を行っております。

今回の変更区間は、こちらの図の赤色で示しております区間でございます、大安寺踏切付近から(仮称)奈良インターチェンジまでの区間となっております。現在は、JR奈良駅連続立体交差事業により高架化されました線路が大安寺踏切付近で一度地表にすりついておりますが、今回の変更では、この大安寺踏切付近から再度高架になるという変更でございます。同時に、(仮称)奈良インターチェンジ付近に高架の新駅を設置することとしております。

都市計画変更後の全体イメージ図でございますが、JR関西本線を高架化することによりまして、大安寺踏切、八条踏切などの4つの踏切を除去することが可能となりました。また、西九条佐保線は、基本的に平面構造でございますが、(仮称)奈良インターチェンジへはJRとの交差部から専用的高架構造で接続することとしております。

画面は、西九条佐保線の対象区域の新旧対照図でございます。参考資料の附箋、12ページから14ページにかけて、拡大したものを添付させていただいております。

今回の都市計画変更により、現在の都市計画に対してどの程度区域が変更するかを示した図面でございます。黄色着色部が今回の都市計画変更におきまして減少となる部分でございます。赤色着色部が増加する部分でございます。今回の変更によりまして、西九条佐保線が高架構造から平面構造に変わることになりますので、都市計画幅が全般的に小さく

なっております。

ただし、都市計画区域としては小さくなるのですが、西九条佐保線のルート上には一級河川菩提川がございまして、その付け替えが必要になってまいります。今回、直接ご審議いただく事項ではございませんが、関連する事業でございまして、ご紹介いたしますと、河川の付け替え箇所は2カ所ございまして、図面の青色矢印で表示している区間になります。こちらの影響範囲につきましては、今後、測量及び詳細な設計を行った段階で判明いたしますが、おおむね今回の変更で減少する区域になると予想しております。

画面は、計画書の新旧対照表でございまして、参考資料の11ページに添付しております。構造形式のかさ上げ式がなくなりました。

鉄道に关します新旧対照図でございまして、基本的には都市計画を決定する区域は、前回とほとんど変わりませず、現在の鉄道敷地でおさまることとなっております。新たに増加しますところは、JR新駅を設置する部分でございまして、鉄道の新旧対照表は、参考資料の21ページをごらんください。今回のかさ上げ式区間の追加、新駅の追加となっております。

次に、都市計画変更を行います西九条佐保線の断面構成につきましてご説明させていただきます。今回の変更区間でございまして平面図の標準断面図でございまして、こちらは、JR関西本線との交差部から（仮称）奈良インターチェンジまでの区間のかさ上げ部の断面図でございまして、この図はかさ上げ部ですが、ここから中央に2車線の高架道路が接続することになります。また、側道としまして両側1車線を計画しており、合計4車線となっております。

次に、こちらは、鉄道の高架部の標準断面図でございまして、JR奈良駅付近の立体構造と同じコンクリート橋でございまして。

鉄道の駅部の標準断面図でございまして、駅舎部につきましては、両側にホームを6.5メートルずつ設ける構造となっております。

次に、環境への影響でございまして、評価項目につきましては、大気質、騒音、振動、低周波騒音、日照障害の5項目につきまして評価をしております。大気質、騒音、振動、低周波につきましては、前回の平成20年の都市計画時との比較を行うために、黄色の丸印の①から③の3地点に絞ってご説明させていただきます。日照障害につきましては、かさ上げをしております区間におきまして、今回の都市計画案において鉄道高架部、道路高架部となる区間について、予測を行っております。

大気質の予測結果でございます。上段の赤字が今回の都市計画変更案の予測数値、下段の括弧書きが平成20年の都市計画時の予測数値でございます。二酸化窒素、浮遊粒子状物質、二酸化硫黄の3項目について予測しております。ほぼ前回の都市計画時と同じような予測結果となっておりますが、若干今回の都市計画変更案が低い数値を示しておりますのは、将来交通量が減少した結果によるものと考えております。

次に、騒音の予測結果でございます。同様に、前回の都市計画時との比較を示しております。①三条松町、②恋の窪東町につきましては、前回の予測数値を下回っておりますが、これは将来交通量が減少したことによるものと考えております。③の恋の窪2丁目は、前回の都市計画時の予測数値を上回っておりますのは、西九条佐保線が高架構造から平面構造へ変更になったことによりまして、音源が住宅地の近くになったことによるものと考えております。しかしながら、いずれも環境基準は下回っております。なお、鉄道の予測結果につきましては、今回の都市計画変更により鉄道が高架化となり、家屋に対しまして音源が遠ざかりますので、現状より改善する予測結果となっております。

振動の予測結果につきましては、前回の平成20年の都市計画時とほぼ同様の結果となり、環境基準を下回っております。なお、鉄道の振動の予測結果ですが、現在のように地面に直接軌道からの振動が伝わる構造から、間接的に振動が伝わる構造となりますので、振動は現状より緩和される結果となっております。

次に、低周波の予測結果です。今回の都市計画変更案で鉄道が平面構造から高架構造に変更となる区間の中で、最も影響が大きい恋の窪2丁目の鉄道の影響による予測結果を示しております。高架橋梁のたわみによる低周波の予測についてですが、前回の平面構造と比較しますと、高い数値を示しております。ただし、環境保全目標は下回る結果となっております。

次に、日照障害につきましては、今回の都市計画案におきまして鉄道高架部、道路高架部となる区間について予測を行っております。予測結果ですが、大安寺7丁目から八条3丁目の高架区間におきましては、ひかげ時間が5時間以上を超える家屋はございませんでした。

都市計画道路西九条佐保線及び西日本旅客鉄道関西線の変更についての説明は以上でございます。

最後に、都市計画の手続につきましてご説明させていただきます。

今回の都市計画変更の流れにつきましてご説明させていただきます。都市計画の変更を

行うにあたりまして、まず最初に、説明会及び公聴会を実施いたしました。また、都市計画法の手続とは別に、パブリックコメントを実施しております。それらを踏まえまして都市計画の案とし、案の公告、縦覧を2週間行いまして、意見書の受け付けを行いました。次に、関係する奈良市からの意見をいただいております。このような経緯を経まして、本日、奈良県都市計画審議会を開催させていただいております。

それでは、奈良県と奈良市が合同で開催いたしました地元説明会の概要を報告させていただきます。

説明会は、都市計画法第16条に基づくものでございまして、都市計画の原案の段階で住民の意見を反映させるために開催するものでございます。画面のとおり、平成27年5月23日、24日と大安寺西小学校、大安寺小学校で開催しております。説明会は、地域住民を対象に行いまして、出席者数はそれぞれ170名と158名で、延べ328名の方に出席いただきました。

地元説明会開催の周知につきましては、地域住民の方を対象に、ごらんのよう方法で行いました。

2日間の説明会で出されました質問の傾向でございますが、こちらの画面のように分類いたしました。意見や質問の概要につきましては、参考資料の附箋の28ページから34ページに添付いたしております。全体の傾向といたしましては、計画、構造に関する質問が一番多く22件、次に環境影響評価に関する質問について7件で、説明会全体の印象といたしましては、計画そのものに対しましての反対という声はなかったと理解しております。

続きまして、公聴会の開催結果につきましてご説明させていただきます。

画面にありますように、平成27年6月14日に開催しておりまして、公述人の方は2名、傍聴人は24名でございます。公聴会は、先ほどの説明会と同様に、都市計画法第16条に基づくものでございまして、都市計画の原案の段階で住民の意見を反映させるために開催するものでございます。県におきましては、通常、公聴会または説明会のどちらかを開催する機会が多いのですが、今回は地域への影響が大きいと判断いたしましたので、公聴会に加えまして、説明会も開催いたしました。

公聴会開催の周知につきましては、奈良市民の方を対象としまして、ごらんのよう方法で行いました。

公述内容についてですが、参考資料の36ページをごらんください。公述人1の方は、

現在は県外に居住されておられますが、もともとは大安寺地区にお住まいの方でございます。意見の内容を大きく分類いたしますと、画面のようになりました。

参考資料の36ページの公述要旨と、それに対します県及び市の考え方を説明させていただきます。まず、まちづくりに関しまして、3番、4番、10番、11番の4つの意見がございました。3番は、まちづくりの中に地元地権者の意見を反映させるべきとの意見です。4番は、地域全体がどうなっていくのか、交通と人間の動きをシミュレーションし、動く動画としてわかりやすく説明してほしいとの意見です。10番は、新駅周辺の施設や西九条佐保線の整備にあたり、高齢者や障害者に配慮してほしいとの意見です。11番は、加速する高齢化社会における人間の生涯教育の場や、健やかで安心な老後生活ができ、人が集まり住みやすくなる地域になることを期待するとの意見でございました。

これらのご意見に対します県と奈良市の考え方でございますが、この地域のまちづくりにつきましては、奈良市が事務局となり、(仮称)奈良インターチェンジ周辺まちづくり懇話会を設置し、学識経験者や地元住民の代表として各連合自治会長に参加いただき、検討を行っているところでございます。今後、ご意見をいただきました内容にも配慮し、県と奈良市が協働で地域のポテンシャルを生かした魅力あるまちづくり計画を策定していきたいと考えております。

次に、地域への影響につきまして、5番、6番、7番の3つの意見をいただきました。5番の意見は、大安寺南側の東西市道について、現状で変則な交差点があり、交通がスムーズに流れないが、これがどう解決されるのかという意見でございました。こちらの市道につきましては、奈良市のほうで西九条佐保線から奈良橿原線までの区間の整備を進めていく方針でございます。

6番は、市が決定するJR高架側道4号線に関する意見でございますので、割愛させていただきます。

また、7番は、地域の雨水処理に十分配慮すべきとの意見ですが、雨水処理につきましては県も大切と考えておりますので、基準にのっとり対応していきたいと考えております。

次に、計画に関しまして、8番、9番の2つの意見がございました。自転車歩行者道の整備にあたり、高齢者や障害者、また、安全と美観に配慮すべきという意見でございました。こちらにつきましては、県におきましても障害者、高齢者等をはじめとする全ての県民の方が安全かつ快適に生活できる住みよい福祉のまちづくりを念頭に、歩行空間の整備に努めていきたいと考えております。また、景観につきましても十分配慮した検討を行っ

てまいりたいということになります。

次に、都市計画の手續に関しましての意見が1番でございまして、公述人は、計画地に土地を持っているが、説明会の情報は土地を貸している方から知った。税金も徴収されており、地権者を特定できるのだから、遠方の地権者にも連絡すべきとの意見でございました。こちらにつきましては、これまでの説明の中でも述べましたように、説明会では地域住民を対象に周知に努めてきたところでございます。また、公聴会でも市民だよりに掲載するなど、広く奈良市民を対象に周知することに努めてまいりました。県では、説明会の要綱や公聴会規則にのっとり手續を進めておりますが、基本的には地権者の方を特定してのご案内は差し上げておりません。現在は、まだ都市計画決定の段階ですので、今後、測量や設計を行うなど、事業が進み、地権者の方が特定できた際には、いろいろな機会を捉えて説明に努めていきたいと考えております。

最後に、計画の進め方についての意見でございまして、2番でございます。道路計画の前にまちづくりの計画を考えるべきとのご意見でございました。こちらにつきましては、今回の都市計画変更は、本県の骨格をなす京奈和自動車道、大和北道路の（仮称）奈良インターチェンジの計画と一体的に将来のよりよいまちづくりの形成に必要と判断した道路や鉄道の計画を定めるものと考えております。今回は、現計画をよりよい計画とするために行う都市計画変更でございます。県土の課題を俯瞰して検討する必要がある骨格部分を地域の状況も見ながら先行して計画することが今回の場合、大切なことと考えております。なお、地域のまちづくりの検討につきましても、今回の変更を見ながら、県と奈良市が協働で地域の代表の方にも参画いただき、新駅周辺の土地利用計画の策定や駅前広場を含む周辺整備の検討を進めている状況でございます。

以上で、公述人1の方の意見の要旨と県の考え方の説明を終わります。

続きまして、公述人2の方の意見の要旨をご説明いたします。参考資料の39ページをごらんください。公述人2の方は、大安寺西自治会の自治会長をされておまして、今回の計画に関しましては、要望書という形で公述申出書を提出されております。公聴会では、提出された要望書を説明する形で公述されました。要望書は、2つに分けられておまして、1つは西九条佐保線の平面化に関する要望、もう1つがJR関西本線高架化に関する要望となっております。それぞれについて公述されました。県及び市としましては、計画や事業については賛成ではあるものの、今後、事業を進めていく際には、地域への配慮をお願いしたいという内容であると受け取っております。

西九条佐保線の平面化に関する要望について、公述された内容を分類いたしますと、画面のようになります。公述内容につきましては、意見ではなく質問や要望となっておりますので、ご一読いただきたいと思いますが、これらの中から都市計画の案に関連します事項として9番をご説明いたします。

9番は、計画についてになります。菩提川を移設せず、暗渠にするほうがメリットが多いのではないかとこの意見でございます。これに対します考え方としましては、河川自体は、今回の都市計画の審議内容ではありませんが、事業全体にかかわりますので、県の考え方をご説明いたします。考えとしましては、河川を暗渠にすることは、治水上好ましくなく、日常の維持管理も困難であることから、開渠が望ましいとされておりますので、菩提川につきましては、付け替える方法が妥当と判断しております。

次に、参考資料の41ページから42ページをごらんください。

J R 関西本線高架化に関する要望に基づき公述されました内容を分類いたしますと、画面のようになります。公述内容につきましては、先ほどと同様に、質問と要望がほとんどでございます。11番では、個々の家で環境影響評価の測定をしてほしい、12番では、現状とどう変わるのか、13番では、日照時間が現状より悪くなるため、退去し、その費用を補償してほしい、14番では、プライバシーに配慮した壁の設置の要望など、環境に関する質問や要望でございます。これらにつきましては、環境影響評価の考え方やルールにのっとった考え方を示させていただいております。

以上が公述人2のJ R 関西本線に関する公述でございます。

続きまして、パブリックコメントの実施結果をご報告いたします。

意見募集期間は、平成27年5月15日から1カ月間でございます。

意見募集の結果ですが、提出されました意見は1通、4意見でございます。4つの意見とこれに対します県の考え方につきましては、ご説明させていただきます。参考資料の45ページから46ページにまとめております。

意見につきましては、計画の進め方、高架道路の必要性に関しますものがありましたが、この中から、都市計画の案に対します意見としまして、3番をご説明いたします。3番は、J R 関西本線の新駅の必要性に関する意見ですが、J R 奈良駅と近接しており、税金の無駄遣いになるなどの意見でございます。こちらに対します考え方としましては、新駅の位置は、J R 奈良駅とJ R 郡山駅の中間部に位置しております。新駅設置のメリットとしましては、鉄道と高速道路の交通結節点となり、新たな奈良市の地域拠点の形成や国際文化

観光都市である奈良市の魅力を飛躍的に高める可能性があると考えておりますというものでございます。

以上で、パブリックコメントでの意見と県の考え方の説明を終わらせていただきます。

県といたしましては、説明会、公聴会及びパブリックコメントの意見等を踏まえました結果、住民の方にお示ししました原案を都市計画の案としまして、都市計画法第17条に基づきます案の公告、縦覧、意見書の受け付けを行いました。結果としましては、平成27年8月7日から2週間の間に意見書の提出はございませんでした。また、奈良市からは、変更案のとおり決定する必要ありという趣旨の意見をいただいております。議案につきまして、ご了承いただきましたら、速やかに都市計画決定の告示の進めさせていただきますと考えております。

以上で、第1号から第3号議案の説明を終了させていただきます。ご審議のほど、よろしく願いたします。

【斎藤会長】 どうもご苦労さまでした。ありがとうございました。

ただいまの議案につきまして、あるいは、ご説明につきまして、ご意見、ご質問等があれば、ご発言をお願いしたいと思います。いかがでしょうか。太田委員。

【太田委員】 2点質問させていただきたいのですが、まず1点目は、西九条佐保線が整備されることによりまして、京都方面への通過交通が呼び込まれるのではないかと、今でも混んでいる大宮通りとか、あるいはまた、新大宮駅の踏切がさらに混雑するのではないかと、こういう懸念がありますけれども、この点についてどのようにお考えなのか。

それから、西九条佐保線が平面ということで、それはご努力いただいたのかなと思うんですが、1日2万台の交通量ということでございまして、現在、この道路の横断というのは比較的スムーズに行われているんですけども、これが行われると、信号のあるところでしか横断ができなくなる、地域住民にとっては不便になるのではないかと、こういう不安の声をありますが、その点のご認識についてお伺いをしたいと思います。

【斎藤会長】 いかがでしょうか。2つほどご質問いただきました。1つは、京都方面への交通量によって、西九条佐保線の混雑が、交通量が多くなるのではないかと。もう1つは、歩行者のバリアのことです。

【事務局】 都市計画室の山本です。

新大宮駅の踏切が渋滞するのではないかなというご懸念かと思っております。奈良インターチェンジと奈良中心市街地を結ぶ西九条佐保線については、できる限り京都方面に抜ける通



過交通を通過させないような措置を講じ、新大宮駅東側の踏切に負荷をかけないようにしていきたいと考えております。

具体的には、通過交通については、大和郡山北インターチェンジから国道24号を利用するよう案内誘導を考えております。また、奈良インターチェンジ周辺でパーク・アンド・ライド駐車場を設ける等、流入抑制対策も検討する予定でございます。新大宮駅については、そのように考えております。

それから、道路で渡りにくく、信号のところしか渡れないのではないかとのご質問だと理解しております。現在、鉄道で地域が分断されている状況がございます。委員ご承知のとおり、鉄道で分断されている状態よりは、道路で、確かに分断はございますけれども、鉄道で囲まれている状態での分断よりは、道路で渡っていただく、確かに交差点しか渡れないとは思いますが、分断されている状況のほうがより改善された、地域分断が解消されている状況に計画されているというふうに考えております。

以上です。

【斎藤会長】 太田委員、いかがでしょうか。

【太田委員】 ご答弁ありがとうございました。

流入につきましては、誘導ということがございますけれども、現在も今、大宮通り、いろいろ、パーク・アンド・ライドなどをやっておりますけれども、なかなか渋滞が思うように改善しないという中で、この西九条佐保線が整備されることによりまして、さらに奈良に向かって車がどんどん入り込んでくるということが、私にとりましては、非常に交通渋滞がさらにひどくなるのかなと思っております。私としては、この奈良のインターチェンジそのものがこの渋滞をさらに引き起こす深刻な事態を招くというふうに今も考えております。そういった理由から、この議案には、3つのこの議案がこの奈良のインターチェンジと全て深くかかわるものがございますので、私としては議案には賛成できないということを申し上げておきたいと思っております。

【斎藤会長】 ただいまのご意見に何か。

【事務局】 少しだけ事務局としてお答えさせていただきます。

委員お述べのことで、奈良インターチェンジが核となっているという理由で、今回ちょっと賛同しかねるというご趣旨やと思っております。私ども事務局といたしましては、今回ご審議いただいている3案件につきましては、大和北道路の奈良インターチェンジの審議対象外となっております。地域のまちづくりに関連する大事な構成要素であるということは理

解しておりますが、その点は、今回の議案の部分ではないということもご理解いただいた上で、皆様のご意見を賜りましたらありがたいというふうに考えております。

それから、大和北道路につきましては、ちょっと参考ながら、我々としては慎重な審議を経て、また、この都市計画審議会の中でご審議いただいて決定し、インターチェンジの箇所も決定しているわけでございます。そういう経過を踏まえまして、現在の計画路線につきましては、我々としては適切な計画がなされておるというふうに考えております。

ということで、現在、インターチェンジについて何らかの変更をまたご審議いただかなあかんというふうな考えはございませんので、現インターチェンジというものが適切な計画という前提のもとに、我々、今回の計画も立案させていただいているという状況でございます。

以上です。よろしく申し上げます。

【斎藤会長】 どうもありがとうございました。

太田委員のご意見で少しわかりにくい部分があったのは、事務局の説明、大和北道路は外して考えるということでしたけども、太田委員のご質問は、むしろ大和北道路が込みであるならば、新大宮のところの渋滞問題というのはかなり解消されるはずなので、したがって、現実には両方はつながっていると思うんですが、今回、審議の議案としては、大和北道路に関しては議論の対象にしないということだと思っておりますが、むしろ、大和北道路が完成した場合には、通過交通はほとんど大和北道路に流れるという可能性を考えると、太田委員のご質問というかご心配がそれだけ軽減されているということになると思うんですが、そのあたり、ちょっとわかりにくくなったので、追加点を少し。

【太田委員】 すいません、ごめんなさい。大和北道路ではなくて、奈良のインターチェンジがこの大宮通りに完成して、そこで車が、現在は郡山のところでとどまっておりますけれども、これが奈良のインターチェンジができるということによって、そこで車の流入が非常に激しくなるのではないかという懸念を持っております。

その点で、先ほどのご答弁もありましたように、できるだけ24号線のほうに誘導すると、こういうお話であったんですけども、果たしてそれでうまくいくのかなと、私は大変懸念を持っております。そういう状況の中で、今この計画で渋滞の解消というのが、私は、非常に難しいのではないかという意見を持っております。

【斎藤会長】 どうもありがとうございました。よく理解できました。

ほかに何かご意見、ご質問等ございますでしょうか。いかがでしょうか。よろしいです

か。

(「はい」の声あり)

【齋藤会長】 それでは、反対のご意見が出されましたので、本件につきましては、反対意見を踏まえて、採決をもって決することにしたいと存じます。

本議案を承認することに賛成の方は挙手をお願いいたします。

(賛成者挙手)

【齋藤会長】 事務局の方、数えていただけますか。

【事務局】 はい。

【齋藤会長】 賛成多数と認めます。よって、本議案は原案どおり承認されました。ありがとうございました。

それでは、次に、その他としまして、事務局から報告事項が1件ございます。大和都市計画区域の市街化調整区域における容積率等の変更についてでございます。事務局から説明をお伺いいたします。

【事務局】 建築課の主幹の塚田でございます。それでは、大和都市計画区域の市街化調整区域における容積率等の数値の変更についてご報告申し上げます。これまでから、変更の都度、当審議会へ報告を行っているものでございます。全体の説明は、毎回させていただいているところですが、順を追って説明させていただきます。

始めに、建築基準法では、市街化調整区域の容積率の指定について、「特定行政庁が土地利用の状況等を考慮し当該区域を区分して都道府県都市計画審議会の議を経て定めるもの」と規定されております。建蔽率及び建築物の各部分の高さを定めた道路斜線制限、隣地斜線制限についても同様に規定されています。本案件は、これらの規定に基づきまして、本都市計画審議会にお諮りするものでございます。

次に、報告とさせていただいている経緯についてご説明いたします。

奈良県では、市街化調整区域の既存集落の活性化を図るため、「都市計画法に基づく開発許可の基準に関する条例」を平成17年1月1日に施行いたしまして、この条例により区域指定されたところは住宅等の立地を可能としたところでございます。区域の指定イメージはご覧のとおりとなっております。

なお、この条例の区域指定は、市町村からの申し出を受けまして、県が奈良県開発審査会の意見を聞いて指定することとしております。

市街化調整区域は、一般的には容積率400%、建蔽率70%等の数値が指定されてい

ます。ところが、この条例に基づく区域指定が行われますと、住宅の建築が可能となりますことから、地域の住環境を維持するため、市街化区域の第1種住居地域と同様の数値である容積率200%、建蔽率60%などに変更いたしまして、その後に開催される奈良県都市計画審議会にご報告することを、平成17年2月8日開催の平成16年度第133回奈良県都市計画審議会で、ご了承いただいております。

今回、天理市の1地区におきまして、開発許可の基準に関する条例に基づく区域指定に変更があったことに伴いまして、当該地区の容積率及び建蔽率、斜線勾配といった建築物の各部分の高さの制限の数値変更を平成27年10月2日に行ったことから、報告するものでございます。

こちらは天理市の変更状況です。遠田町・檜垣町地区は、JR桜井線の柳本駅から西に1キロほどのところに位置しております。今回、遠田町・檜垣町地区にて、容積率、建蔽率等を変更した区域は、赤枠内の6.15ヘクタールでございます。

この変更した区域におきまして、これまで容積率400%、建蔽率70%、道路斜線勾配1.5、隣地斜線勾配2.5であったものを、指定区域の基準値であります容積率200%、建蔽率60%、斜線勾配1.25に変更しております。

以上で、大和都市計画区域の市街化調整区域における容積率等の数値の変更につきまして、ご報告を終わります。

**【斎藤会長】** どうもありがとうございました。

ただいまのご説明につきまして、ご質問等はございませんか。

それでは、以上をもちまして、議案の審議並びに事務局からの報告は終了させていただきます。

今回の都市計画変更に関しましては、都市計画道路の計画変更だけではなくて、鉄道の高架化と新駅設置という、地元にとって大変インパクトの強い計画変更を含むものでございました。公聴会あるいはパブコメ等で大事なご意見、ご要望をいただいておりますので、既にまちづくり懇話会でも積極的に議論に取り組まれているというご説明でしたけれども、どうぞ、今回の計画変更が地元や地元住民の方々だけではなくて、自治体あるいは県にとってのメリットにつながるように、これからの都市計画行政の中で配慮をされるようお願いしたいと思います。

それでは、皆様には円滑な議事の進行にご協力いただきまして、ありがとうございました。会議の進行を事務局のほうにお戻しいたします。

【事務局】 齋藤会長、どうもありがとうございました。ご出席の皆様方、熱心なご議論、ありがとうございました。

さて、最後になりましたが、事務局からお願いでございます。

次回の審議会につきましては、来年の2月上旬から中旬で開催させていただきたいと考えております。また、皆様には何かとご面倒をおかけいたしますが、どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、以上をもちまして、第157回奈良県都市計画審議会を閉会いたします。ありがとうございました。

会長署名欄

印

署名委員署名欄

印