



奈市秘第 16 号

平成19年5月7日

国土交通省道路局長様

奈良市長 藤原



中期的な計画の作成にあたっての意見の提出について

平成19年4月2日付国道企第114号で提出依頼のありました件について別紙のとおり提出します。

中期的な計画の作成にあたっての意見（'070507 提出）

奈良市長 藤原 昭

都市づくり・まちづくりの骨格としての道路事業について、全国多くの地域で、さらなる充実・拡大が求められていると考えています。我が奈良市においても、道路整備の現状と地域環境や地域社会の課題をみると、都市行政として道路施策を特に重点的かつ早期に取り組まねばならない状況に直面しています。

奈良市の道路整備率は、48.4%で、全国の54.6%に比べて極めて低い状況にあります。その多くの道路は、昭和41年に都市計画決定されたものであり40年を経過した状況です。奈良市の場合は、戦災を受けることなく歴史的市街地が残っており、併せて8世紀の首都平城京の地域に現在の市街地があり、埋蔵文化財調査や文化財の保存との調整等、道路整備の難しさがあります。

そうした状況の中で、奈良市は世界文化遺産のある国際文化観光都市として、年間1300万人を越える観光客を迎えています。

当然、市内中心地域では慢性的な渋滞があり、主要渋滞ポイントは奈良市域で10箇所、ちなみに県内では45箇所にも及んでいます。ましてや、観光シーズンでは、土日祝日には車をバスに乗り継ぐパークアンドバスライドを実施していますが、全国のD I D地区での混雑時平均旅行速度の5分の1しか進まない1時間当たり4.4kmの殺人的な渋滞状況も見られます。

しかし今、奈良市は大きく動き出しています。その大きな要因は、JR奈良駅の連続立体交差事業と駅前広場の整備を伴うJR奈良駅周辺土地区画整理事業で、この市の玄関口としての地区の整備は平成22年度完成に向け着実に進んでいます。また、大阪からの主要なアクセス道路の第二阪奈道路から市内中心部につながる大宮通り、三条通りの道路整備事業が進んでいます。そして、平成22年には、この平城京すなわち奈良市域を包み込んで開催される国家的な事業「美しい日本、はじまりの奈良」をテーマに平城遷都1300年祭の取り組みが進んでいます。

私は、地方分権社会の形成に向けて、今成し遂げなければならない奈良市の自立、そのために市の活性化めざす「文化観光集客都市づくり」を奈良市の都市の姿の重要な目標として施策の集中を図っています。奈良市のこれからの地域づくりは、文化観光で世界から多くの来訪者を迎えるための都市づくりにつながるものとすることが重要です。奈良市は世界に文化観光を標榜する都市としてハード、ソフトともに、まだまだ多くの環境整備を行い、奈良市にふさわしい文化観光都市の姿、文化観光都市像を作り出すことが急務です。

現在動いている個々の道路等整備事業は、まさに奈良市のこれからの都市の姿に直結するものであり、私たちは今これらを活かし都市全体を文化観光の集客に対応するデザインを展開していかなければならない。そのことが、奈良市の活性化につながり、都市の自立につながります。

これらの道路事業を起爆剤として、連立事業の高架下に大規模な駐車場を整備し、外部からの観光バスや自家用車から地区内の公共交通機関に乗り換え、世界文化遺産の東大寺、興福寺などの寺院や春日原生林のある歴史的市街地の奈良町と呼ばれる地区を、快適に散策していただける奈良の観光地ゆえの独自の交通体系を整備していきたいと考えています。そして、この奈良町に奈良市の奈良らしいメインのシンボルロードを創り出すべく、これも駅前広場の整備に一体になる奈良三条通の拡幅整備事業を進めています。この道路を核として周辺地区内道路と一体になって、人々が昼夜快適に行きかう奈良市の中心市街地の活性化と歴史的市街地の大きな界隈が出来上がります。まさに奈良の都市づくり・まちづくりは、道路整備が主役になっています。

また、市内の南北の通過交通による交通渋滞対策も重要な課題です。南北交通の幹線道路は、現在国道 24 号線のみで、奈良市域で主要渋滞ポイントが 6 箇所もあります。そしてもうひとつの南北幹線として、昭和 49 年から大和中央道の事業を進めています。現在の進捗率はほぼ 50%で、奈良市内の通過交通による渋滞緩和とともに県中南部地域や関西学研都市への重要な都市間幹線ともなり、積極的に取り組みを行なっているところです。

一方また、奈良県の最重要基幹道路が、関西地域の大環状道路となり、奈良県の南北交通の背骨になる京奈和自動車道で、その整備が進んでいます。奈良市域については、現在、歴史的市街地の約 4km を大深度法に基づく地下道路とする区域を含む高規格幹線道路として都市計画決定に向けての手続き中です。広大な歴史的市街地全域を歴史的風土の景観に配慮して地下化するという画期的な取り組みが進んでいます。

加えて、整備された街路についても、今後ますます補修・管理に多くの費用を要しますが、特に南海・東南海地震の警戒区域でもあり、大災害時に重要な避難・救助の幹線道路に支障がないように道路の 35 年を経過している橋梁部分の耐震強化の事業を行なっています。

このように、地域の自立に結びつく、いわば地域の生命線とも言える事業として道路の整備・管理の事業が進められています。道路政策は、地域づくり・都市づくりの実に大きな柱であると考えています。

以上の奈良市の取り組みは、奈良市の都市像の目標である「文化観光集客都市づくり」の視点から、道路事業に関する重要性、緊急性の要点について、次の通りに整理しています。

1、地域の活性化・自立を図る地域づくりの骨格を担う道路整備

—文化観光都市の新しい都市内交通体系の形成—

(都市内交通体系の基本像)

- ・文化観光集客拠点地区の設定
 - 奈良町地区、平城宮跡地区、西ノ京地区 (全て世界文化遺産を含む地区)
- ・市外からの市内への主要なアクセスの設定
 - 第二阪奈道路、京奈和道路、国道 24 号

- ・常設のパークアンドバスライドの乗り換え地区における公共大駐車場の整備
 - JR 奈良駅連立高架化事業の高架下用地、平城宮跡地区内、ドリームランド跡地内
- ・拠点地区内の新たな交通の整備
 - 奈良町におけるループバスの運行、人力車やペロタクシー等のパーソナル交通の整備
- ・拠点内の交通環境の整備
 - 市のシンボルロードの奈良三条通の改良整備、奈良町の地区内道路の環境整備による
境界形成、西ノ京の駅前広場等の整備
- ・拠点地区間の循環交通の整備
 - 三地区の各観光情報案内拠点間を結ぶ循環バスの運行、法隆寺等他地区への連携
- ・観光情報案内体系の整備
 - Iセンター、観光案内スポット、各種案内板・説明版の整備、ユビキタスの活用、
観光ボランティアの充実
- ・奈良にふさわしい新たな交通機関の機能とデザインの整備
 - 奈良を感じる、ユニバーサルデザインの、環境にやさしいデザイン
- ・交通空間の環境デザインの整備
 - 駅前広場やシンボルロードの奈良を感じさせる環境に整備、街路樹、バス停、電柱等
道路占用物、舗装、建物のファサードなど道路空間の環境美化の促進

2、世界文化遺産都市を保全するバイパスの整備

- ・「京奈和自動車道大和北道路」の整備
 - 世界初の歴史的都市景観を保全する大深度法による道路整備
 - 関西大環状道路の整備
 - 第二名神の整備により、奈良市が国土ベルト軸内への地域化
- ・地域高規格道路「大和中央道路」の整備
 - 県内南北縦貫都市間幹線の整備
 - 関西学研都市地域との連絡幹線の整備

3、南海・東南海地震等大災害時に対応する重要な避難・救助の幹線道路の改修整備

- ・国道 24 号に架かる、ならやま大通り平城大橋の耐震補強

以上。