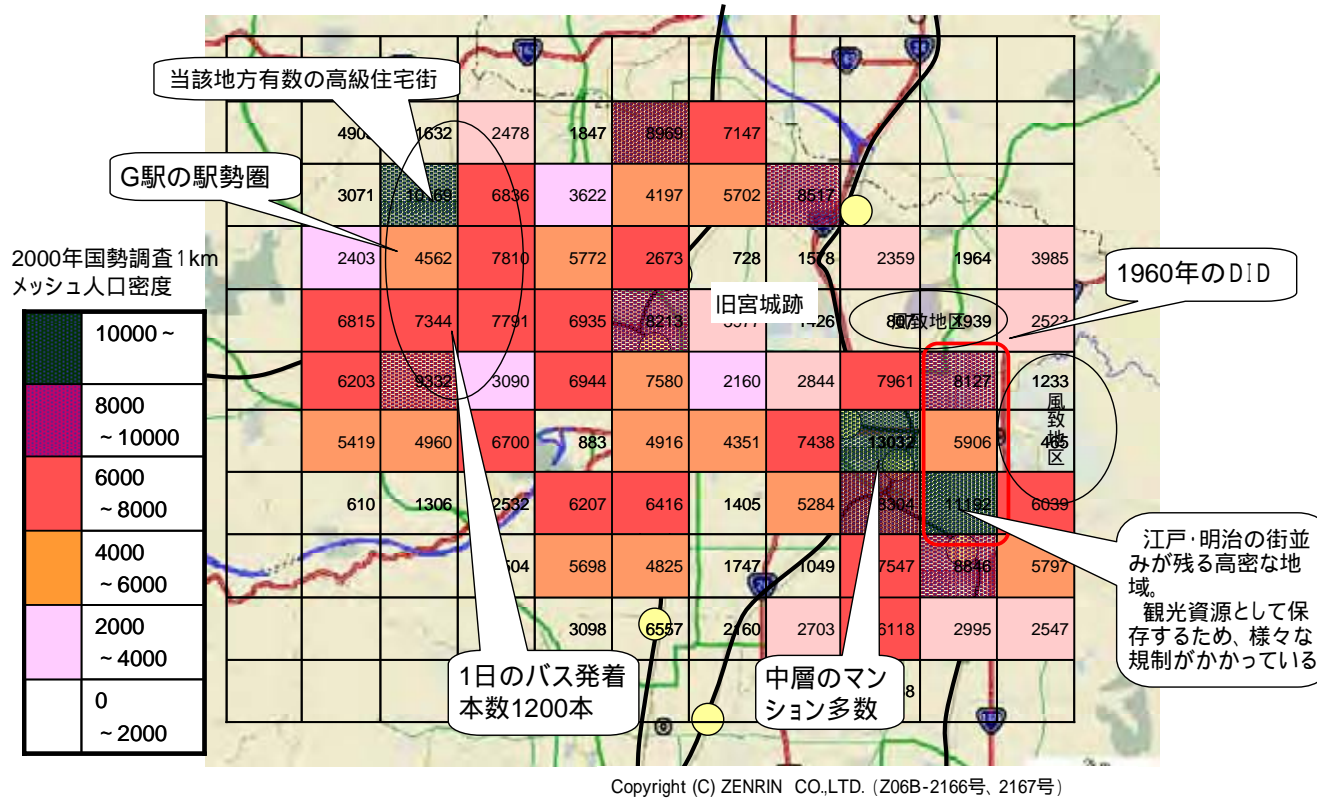


## 【資料20】奈良市の特徴（公共交通基軸型都市）



1960年のDIDは、旧市街地地区のみでした。

人口は、40年間で約3倍に増加しています。大都市のベッドタウンとして市の西側、北側が宅地開発されました。旧宮城跡をはさみ、**行政機能などが集積する旧市街地と大都市のベッドタウンの性格を持つ西側・北側市街地の二面性を持つ都市**となっています。

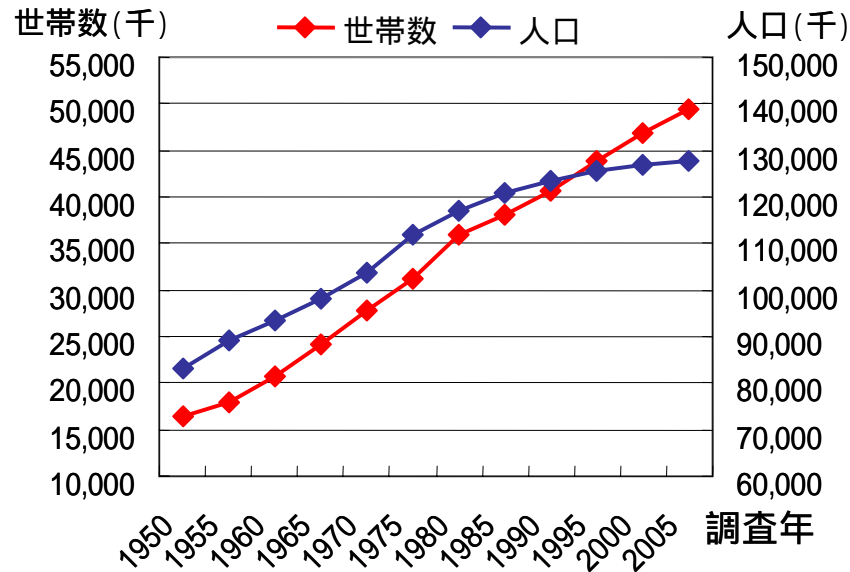
旧市街地の北側及び東側は、風致地区として戦前から開発規制がなされていて、大きな市街地の拡散が起きませんでした。また、高度規制も厳しく、旧都城の条理を骨格とした、江戸・明治期の街並みも現存しています。

新市街地は、1950年に宅地開発が始まるまで、松の疎林が広がる丘陵地でしたが、鉄道会社の宅地開発(土地区画整理事業)を契機として、官民による開発が進みました。住宅地が駅中心に展開し、密なバス路線で結ばれています。**本年3月に、住宅地の北と大都市を結ぶ鉄道新線が開通する予定**です。

**年間一人当たりのCO2排出量(運輸旅客部門)は、0.65トン**

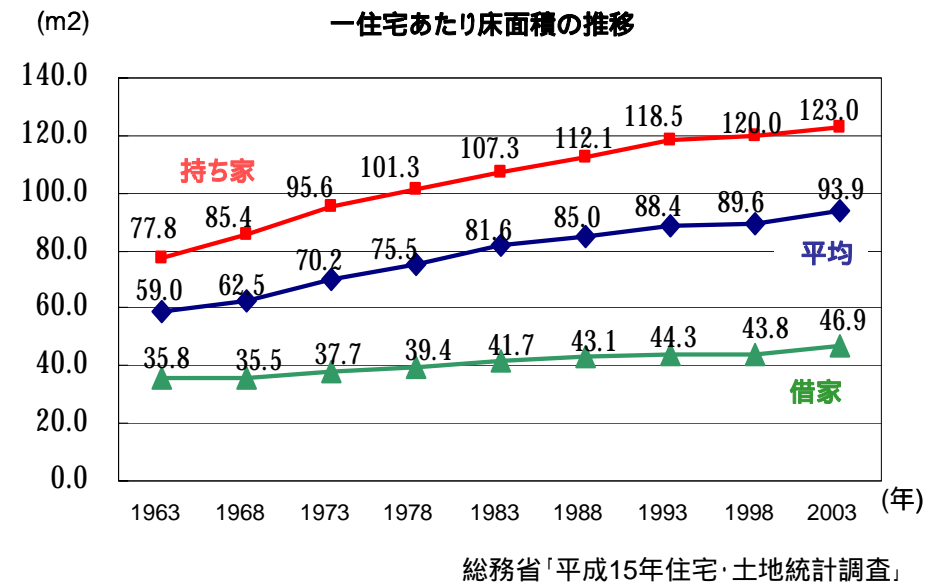
## 【資料21】全国共通要因

### 人口の激増と核家族化の進展



我が国の人口は1950年から約65%増加しています。加えて、平均世帯人員が5.0人(1950年)から2.6人(2005年)と半減した結果、世帯数は約3倍増加しています。

### 住環境等の改善



防災等の観点から、木造密集住宅地の改良などが進められました。一住宅あたりの床面積は、年々増加しており、1963年から2003年の40年間で平均約60%増えています。

## 【資料 2 2】住宅開発の影響

### 前橋市

郊外の鉄道駅から離れたところに、公営住宅を始めとする大規模団地が建設されました。充実したバス網が活躍しましたが、自家用車の普及によって利用客が減少していきます。

### 高知市

戦災復興事業で拡幅された路面電車が通る十字の大通りを軸を中心に市街地が拡大しました。他方、急増する自動車交通に対応するため、郊外でバイパスを建設するとともに沿道の住宅開発を行っています。

### 奈良市

1950年から、鉄道会社が松の疎林が広がる学園前駅周辺で、沿線の宅地開発を始めました。それが発端となって、日本住宅公団(当時)、地方公共団体、他の民間開発会社が、相次いでブロック単位で宅地造成を行いました。駅周辺には、サービス施設・商業施設が集積し、駅の改装や特急の停車により乗降者の利便が図られました。



1960年頃の奈良市の住宅団地  
(奈良市資料)