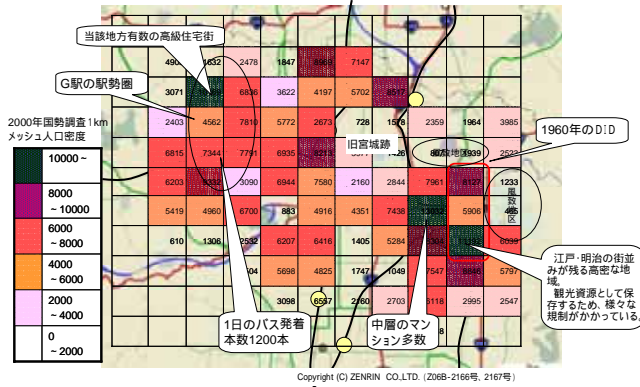


【資料 2 8】奈良市の特徴（公共交通基軸型都市）



年間一人当たりのCO2排出量(運輸旅客部門)は、0.65トン

第3回 事務局資料

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。旧宮城跡をはじめ、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、旧都城の茶屋を骨格とした、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。

【資料 2 9】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

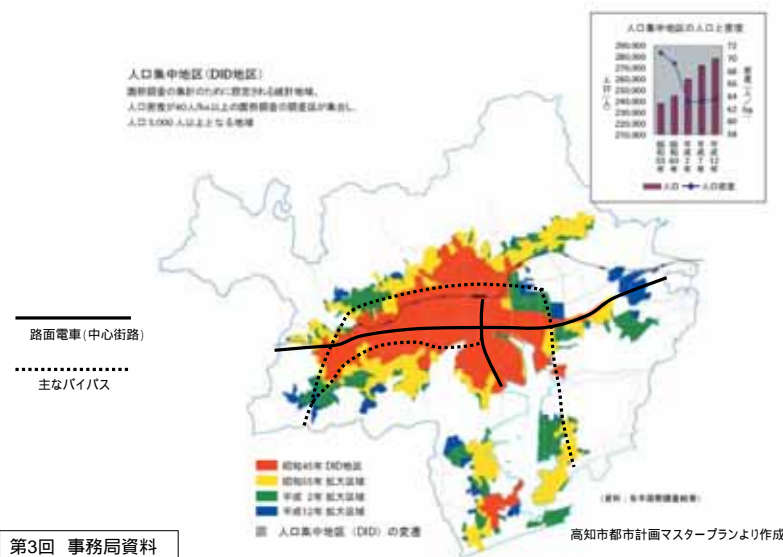
1950年から、鉄道会社が松の疎林が広がる学園前駅周辺で、沿線の宅地開発を始めました。それが発端となって、日本住宅公団(当時)、地方公共団体、他の民間開発会社が、相次いでブロック単位で宅地造成を行いました。駅周辺には、サービス施設・商業施設が集積し、駅の改装や特急の停車により乗降者の利便が図られました。



1960年頃の奈良市の住宅団地 (奈良市資料)

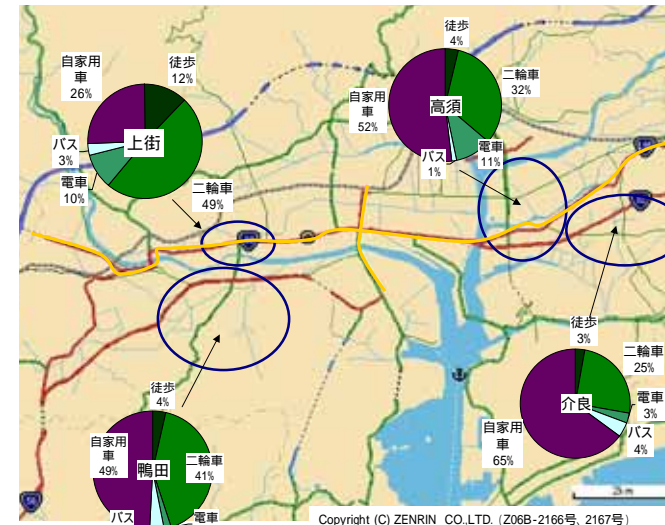
第3回 事務局資料

【資料 3 0】人口集中地区(DID)の拡大の様子(高知市)



第3回 事務局資料

【資料 3 1】街区の特徴(高知市)



同じ市内でも、住宅の立地場所によって通勤・通学手段が随分と違ってきます。中心部に近い街区は徒歩、二輪車の割合が高く、遠い街区は自家用車の割合が高くなっています。また、公共交通機関の利便性の違いが現れています。

国勢調査結果を高知市が独自集計したのから環境省作成

第3回 事務局資料