

「大和北道路」

大和北道路有識者委員会は、これまでさまざまなPI活動を実施してきました。
今回は、「ヒアリング」でのご意見をご報告します。

ヒアリング

6回にわたり、9分野15名の方々のご意見をお伺いしました。

行政

奈良県・増井副知事

京奈和自動車道大和北道路は、県内の道路整備状況や慢性的な渋滞の改善、なら・半日交通圏道路網構想の実現という観点から、早期完成が必要不可欠な道路です。大和北道路のルートについては、国道24号を挟んで広がる市街地からの交通を効率的に処理する為、国道24号に近く、最短ルートで混雑緩和等の改善効果が大きいとされる中央エリア①とし、アクセス性に優れ、既存の土地利用に適合した構造のインターチェンジの設置を要望します。構造については、地下構造も併用し、国道24号の空間を極力利用することで、文化財や景観等への影響を極力抑えることができると考えられます。



奈良市・大川市長

国際文化観光都市／奈良市において自動車時代に即した観光振興を図るためには、大和北道路の一刻も早い実現を願うところです。そのルートは、既に決定されている区間を最短で結ぶことを基本としつつ、地域特性や土地利用の状況を考慮する必要があると思っております。また、構造面では、高架構造とすると歴史的、自然的景観に及ぼす影響が大きいため、地下水に影響を与えない万全な工法により、必要最小限度でトンネル工法を採用していただきたく思っており、中央エリア①がやむを得ないものと思っております。大和北道路が「平成の朱雀大路」として後世にも評価される事業になることを願う次第です。

大和郡山市・上田市長

市総合計画の実現、昭和工業団地への物流の改善、悪化する市内交通状況の改善という観点より、大和北道路は是非とも必要な道路です。そのルートは国道24号に近い位置で計画することにより、24号の混雑緩和とともに、生活道路の混雑緩和や騒音減少などの効果も得られ、また、建設時に生じる影響は現道の利用により最小限に押さえられるものと考えるところより、中央エリア①を要望します。また、本市は大和北道路の整備により、県内で唯一広域的な幹線道路が交差する都市となり、その立地を生かすためにも、昭和工業団地からのアクセス性を考慮したフルインターチェンジの設置を強く要望する次第です。

経済界

■奈良県商工会議所連合会

会長 阪本 道隆 氏

奈良における道路交通問題の様々な課題を解決するためにも、京奈和自動車道の整備は不可欠である。京奈和自動車道の完成により、移動時間の短縮、関西一円のネットワークが実現され、観光業界へのメリットも十分予測でき、広域周遊型観光が可能となる。緊急医療についても、より迅速に、より広域に対応することができると考えている。他にも企業誘致、福祉、教育といった分野でも十分メリットが期待できるが、これらに寄与する道路整備も同時に必要となり、保存と開発を明確に区別するような規制緩和も一つの要件である。

寺院

■薬師寺

執事長 山田 法胤 氏

大和北道路の検討ルートに限らず、あらゆる開発には一利一害が伴う。高架化も景観の問題はあっても、時間の経過とともに風景に馴染むことも考えられよう。つまり100%完璧なことは仏教の教え同様、この世には存在しないわけであり、賛成も反対もあるからといって、何もしないということは最も愚かなことである。今回の計画についても、勇敢な心と英断をもって、奈良の活性化を主眼とした何らかの方向性を示してもらいたい。

観光

■(社)奈良市観光協会

会長 松岡 泰夫 氏

奈良の観光のイメージとしては、アクセス時間のよみにくいという点が、全国的に植え付けられてしまっている気がする。車の定時性を確保することにより、できれば高速道路が奈良の中央を走れば奈良の活性化につながるし、「点」の観光から「面」の観光への広がり期待が持てる。文化財に意識しすぎることより、活性化された奈良県民の生活基盤を重視すべきである。是非とも早期に大和北道路を着工してもらいたい。

■奈良県立大学 地域創造学部

助教授 新納 克廣 氏

大和北道路の完成によって観光ルートの選択肢は増え、特に奈良県中南部では効果が期待できるが、奈良市内の観光活性化への効果には疑問がある。大和北道路を造ることで、自動車交通需要を高め、観光シーズンの奈良市内の道路混雑をより激しくする可能性がある。快適な観光を実現するためには、自動車交通需要を適切な水準以下に抑える交通対策が必要である。奈良では鉄道をもっと活用すべきであり、大和北道路を造るならば、鉄道との結節点にパークアンドライド施設を設置して、鉄道への乗換を促すのが望ましい。

ご意見、ご質問をお待ちしています。

大和北道路有識者委員会

ヒアリング

さまざまな視点から大和北道路に対するご意見が出ました。

運輸交通

■(社)奈良県バス協会 会長 國友 正道 氏

深刻な交通渋滞による観光交通や生活交通に与える悪影響を解決するためには、大和北道路の整備は必要不可欠である。しかし、大和北道路が整備されることによる、奈良市内への流入量増加に対する対策も同様に重要である。IC周辺で、公共交通に乗り換えるためのパークアンドライドの施設整備が必要となってくるのではないかと。また、特定観光地への日帰り旅行中心の観光から、県内各地を巡り、宿泊を伴う面的な観光への転換を促進するための取り組みが必要である。

■(社)奈良県トラック協会 会長 西川 均 氏 (肩書はヒアリング当時)

工業団地の開発発展や奈良県南北の経済的不均衡是正のためにも、早急な南北幹線の建設が必要である。大和北道路だけでなく、これと併せて東西幹線道路を整備し、かつ既設の道路を利用することによって、広域的な環状線が整備されることを提案する。これにより利便性の一層の向上と、観光の活性化が図れると考えている。

■奈良県タクシー協会 会長 池田 誠也 氏

南北の幹線道路が渋滞し、生活道路が連鎖的に混雑する現状は、迅速な輸送を行うことがきわめて困難となってきていることからタクシーの信頼性を大きく損ない利用者の「早くて安全で確実に着く、」という期待に応じられない状況にあり、道路整備はタクシーの走行環境の改善に限らず、観光資源を活用した経済活性化に欠かせないものである。奈良県内の通過交通においては大和北道路が最短距離で結ばれ、県内の幹線道路と機能的な結節点であることが計画道路の効果を生かす最重点課題だと思われる。

■(社)日本自動車連盟(JAF)奈良支部 支部長 菊池 攻 氏

渋滞回避のため自動車が生活道路へ流入する傾向があり、交通事故が多発している。さらに道幅の狭さによる脱輪事故も多発しており、奈良県における事故の特徴である。また、渋滞により計画していた観光施設を巡ることができない旅行者も多い。京奈和自動車道は近畿圏の外郭環状道路機能を有することから、近畿主要都市をはじめ様々な地域との交流を促進し、奈良県の地域経済、観光産業の活性化に大きく寄与すると考えられ、早期整備が望まれる。さらに、大和北道路に付帯する駐車施設を設け、奈良市中心部への車両流入を減少させる手段が、国際観光都市・奈良の地域特性から有効と考える。

文化財(世界遺産関係)

■京都府立大学 人間環境学部 助教授 宗田 好史 氏

今回の検討作業は、多様な関係者にヒアリングを行いこの議論により、文化遺産保護と社会資本整備の共存に関する知見が発達すると考えている。奈良では、世界的にも先駆的なパークアンドライドをはじめ、観光行動と遺産保護・保存の必要性を調和させる取り組みがすでにあり、この課題に対する優れた回答が得られることを期待している。地元の人々による今回のルート選定に関し、ユネスコならびにイコモスが、必要以上に干渉することは適切ではない。また「危機にある世界遺産リスト」は、今回の問題とは直接的な関わりがない。しかし、過度な観光振興による文化遺産への損害は許されない。

文化財保護団体

■高速道路から世界遺産・平城京を守る会 代表委員・ジャーナリスト 井上 寛 氏

世界遺産都市・奈良に高速道路を通そうとすること自体、そもそも世界的大問題。許されない。世界遺産条約(第11条)は、公共事業などで世界遺産を破壊することを厳しく禁じている。地下文化財、遺構と地下水の影響について、地下水検討委員会は、“軽微”と結論づけたが、別の専門家は“重大な疑念”を指摘しており“疑わしきは通過させず”こそ、唯一の選択の道である。21世紀の奈良のまちづくりは、世界遺産都市(歴史公園都市)にすることである。古都奈良は、その先進的役割を果たすべきである。仮に大和北道路を通したとしても“打出の小槌”とはなりえない。渋滞激化など問題は山ほどある。

地質

■奈良教育大学 名誉教授 西田 史朗 氏

都市機能、利便性、騒音・排気・景観対策の上から、「中央エリア①案」改良案を提案したい。揚水を行うことは、木簡埋蔵層準の水位変化をもたらす、遺物に影響を与え、今以上に平城宮跡の水環境の整備保全を推進していく必要がある。しかし、トンネル内外から地上への排水を一切なくした構造と施工法を採用すれば、地下水位は維持できる。さらにそのトンネルは必ずしも大深度である必要はない。つまり木簡埋蔵層準の数m下をシールド工法によって完全無排水で構築することで、地質的な問題を最大限回避でき、様々な面でむしろメリットが生まれる。

土木技術

■(社)日本トンネル技術協会 会員 三浦 政美 氏

約30年にわたるシールド工法の経験で、地下水位が下がったということはない。例えば開削工法やシールド工法で、流通管と呼ばれる導水管を設置すれば、問題視される地下水脈への影響は十分に回避できる。さらに、シールド工法は極めて優れた耐震性を有している。また、重視すべきはトンネルの直径と深さであり、仮にトンネルの直径が15mとした場合、地盤沈下や騒音、埋蔵文化財等の問題を考えると、地下25m付近で建設するのが理想的であるし、また技術的にも可能で難易度も決して高くない。



意見把握のため、取り組んできた活動

○ヒアリング(9分野 15名)

- ・1回目:平成15年 3月16日
- ・2回目:平成15年 3月28日
- ・3回目:平成15年 4月25日
- ・4回目:平成15年 5月16日
- ・5回目:平成15年 5月30日
- ・6回目:平成15年 8月 5日

○インタビュー

- ・1回目:平成15年 5月27日
(大和郡山市の自治会、PTA等の10名の方々)
- ・2回目:平成15年 6月30日
(奈良市の自治会、PTA等の12名の方々)

○シンポジウム

- ・平成15年 2月16日
(奈良県新公会堂)

○公聴会(14名)

- ・平成15年 5月10日
(奈良県新公会堂)

○PI周知キャンペーン

- ・1回目:平成15年 3月7日
(やまと郡山城ホール)
- ・2回目:平成15年 3月8日
(奈良市西部会館学園前ホール)
- ・3回目:平成15年 3月10日
(なら100年会館)

○アンケート

- ・対象数:5,400 配付数:4,166
- ・有効回答数:4,070
- ・対象エリア:奈良県、京都府南部、和歌山県北部、大阪府
- ・期間:平成15年 3月8日~4月16日