



道づくりは、地域とともに。
大和北道路

もっと便利で速く安全で地域にやさしい道路整備をめざしています

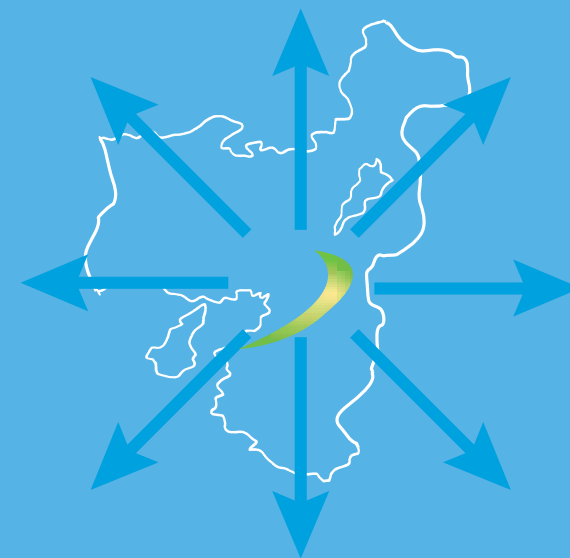
ご意見、ご質問の
窓口は

TEL.0742-33-1391

大和北道路有識者委員会 事務局

〒630-8115 奈良市大宮町3-5-11 <http://www.kkr.mlit.go.jp/nara/>
国土交通省 近畿地方整備局 奈良国道事務所 調査第二課内

みんなで知恵をだしあおう 古代から未来への道 大和北道路



大和北道路有識者委員会

人にやさしい、みんなにうれしい道づくり

奈良のいまを超える、可能性を引き出すために。 京奈和自動車道「大和北道路」の事業計画が進行します。

みなさまのご意見をお聴きするために
「大和北道路」の計画は※PIプロセスを導入し進めていきます。

大和北道路は、京都市～和歌山市間
をつなぐ京奈和自動車道の一部で、
京都府との境から西名阪自動車道
の区間の名称です。

※PI【Public Involvement】プロセスとは、計画の
段階から情報公開や意見聴取などを積極的に行い、
検討過程に第三者機関が関わることで、透明性、客
観性を向上し、公正さを確保する計画の進め方です。



この辺りは、世界文化遺産に登録され
た平城宮跡や、いろいろな文化財がある
でしょう。
道路が整備されることはうれしいけど、
奈良の文化遺産もしっかりもって
ほしいですね。

奈良の大切な文化遺産も
まもってくださいね。



最近、家の前の細い道路が抜け道で、
利用されてこまっています。
小さな子どももいるので、事故に
あわないか心配です。

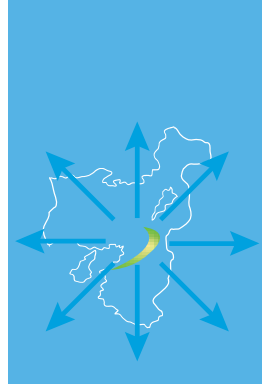
安全な道路に期待します。
親も子どもも安心できる、



大型車は規制があるから、大き
な道路しか走れないでしょ。
国道24号は休日も観光などで
混んでいて、納品時間が決まって
いる我々にはつらい渋滞です。

目的地までの時間が読める
ことが、物流ドライバーには
大事な問題です。

凡例	京奈和自動車道	大和北道路	自動車専用道路	一般国道
	供用中 (solid green line) 事業中 (dashed green line) 計画中 (green circle with dot)	計画中 (pink circle with dot)	供用中 (solid blue line) 事業中 (dashed blue line)	一般国道 (solid yellow line)



奈良の道路事情①交通渋滞

木津IC～郡山ICの約12kmの区間を、1時間以上かかることもあり、時間がよめません。

国道24号、169号で日常化するノロノロ運転。南北を結ぶ2つの道路の渋滞は深刻です。

国道24号の木津IC～郡山IC間で5ヵ所、国道169号で3ヵ所がいつも渋滞しています。渋滞の長さは、平日の国道24号で最大約1.2km、169号で最大約1.6kmです。



(主) 奈良大和郡山斑鳩線・奈良市二条町



国道24号・奈良市四条大路1丁目

このように渋滞ポイントを定義しています
●一般道路
○DID内-最大渋滞長1,000m以上、または最大通過時間10分以上
○DID外-最大渋滞長500m以上、または最大通過時間5分以上
※DID=(Densely Inhabited District)人口集中地区
市区町村の地域内で人口密度の高い密集地区(原則として人口密度が1平方キロメートル当たり4,000人以上)が連続して、その人口が5,000人以上となる地域です。



■国道24号の混雑時の平均走行速度

(平日 8時台)



特に、休日15時台の柏木～下三橋間(約2.7km)では、時速8.4km、通過に約20分かかります。

(休日 15時台)



出典: H13奈良国道工事事務所 交通現況調査 (平成13年12月～14年1月調査)



柏木町～三条大路二丁目交差点付近

国道24号北行・奈良市柏木町 (2001/5/20(日) 15:00)

出典: 奈良県調査資料・奈良国道事務所調査資料

Q なぜ、これほど渋滞するのですか?



A 他県からも多くのクルマが集中する道路だからです。

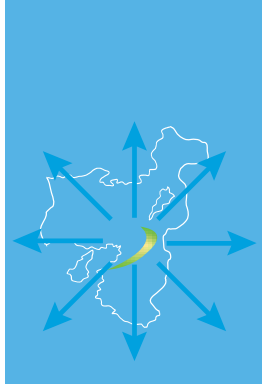
南北に走る国道24号、169号は、県内の中心となる道路であり、他県とつながる大動脈です。特に渋滞区間には官公庁や観光地など、人が訪れる施設が多く、また物流ルートとしても輸送トラックが通過するため、クルマが集中します。

Q 休日も混み合うのはなぜ?



A 観光と沿道商業施設の利用が増加するためです。

奈良は有数の観光地です。休日には他県からも多くの観光客が訪れ、交通利用が増加します。また、国道24号沿いには大型商業施設が集中し、ショッピング目的のクルマの出入りが渋滞に拍車をかけています。



奈良の道路事情②交通事故

県道が国道24号の抜け道として
利用され、交通事故が多発しています。

県道奈良大和郡山斑鳩線の事故発生率は、
近畿の県道平均値の約9倍です。

奈良の道路事情③交通環境

騒音、排気ガスが気になります。

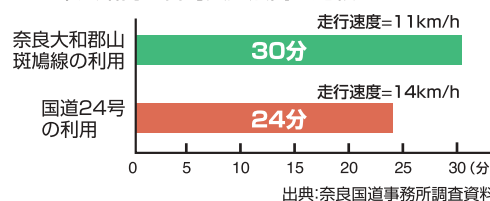
多くの(11箇所のうち9箇所)騒音観測地点で、
環境基準を超えています。

渋滞によるCO₂の増加が、地球環境に及ぼす影響も懸念されます。

■国道24号と抜け道における通過時間と走行速度の比較

朝のラッシュ時(AM7時～10時)に、奈良生駒線と国道24号の間を利用する車は、約1470台。そのうち、約310台が奈良大和郡山斑鳩線を抜け道として利用しています。しかし、二条大路南～杏町交差点間の通過時間を調査した結果、国道24号の方が速いことが分かっています。

●二条大路南～杏町交差点間の比較



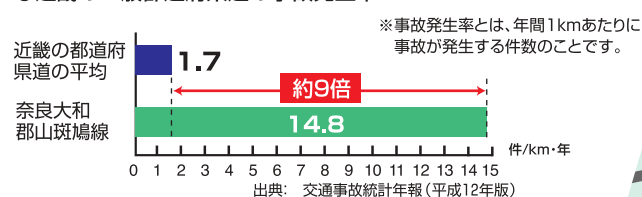
■奈良市周辺の事故多発地点



■抜け道における交通事故と発生状況(平成12年)

奈良大和郡山斑鳩線の事故件数は46件です。そのうち、約5割を占める22件が国道24号の朝夕のラッシュ時となっています。

●近畿の一般都道府県道の事故発生率

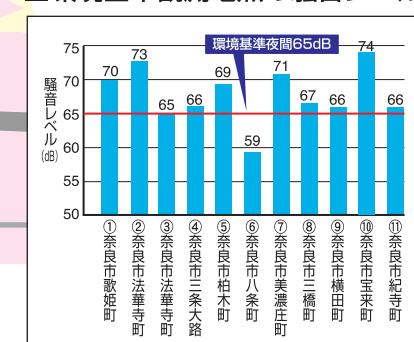


■環境基準値を超える騒音を観測



凡例 ● 夜間環境基準超過箇所 ○ 夜間環境基準達成箇所
出典: 奈良国道事務所調査資料
奈良県調査資料

■環境基準観測地点の騒音レベル



どうすれば事故は減少しますか?



国道24号の渋滞が
緩和されることが重要です。

国道24号の流れがスムーズになれば、県道の抜け道利用も少なくなります。
県道を走るクルマが減ることで、安全性も高くなり、事故も減少します。

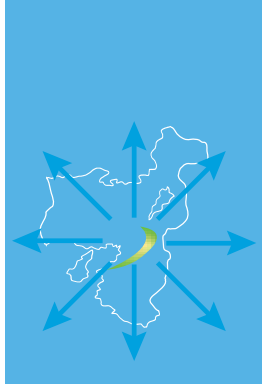


騒音についてはどうなりますか?



国道24号の交通量の減少で
騒音も改善します。

交通量の増加は騒音による地域への影響はもちろん、排気ガスによる環境悪化も招きます。
大和北道路の開通で国道の交通量が減少すれば騒音問題も改善します。



奈良の歴史と文化

奈良が誇る8つの資産「古都奈良の文化財」が、世界遺産に登録されています。

奈良県北部には、世界遺産をはじめ、数多くの文化財があります。大和北道路の計画は、これらの地域状況をふまえ、検討を行っていきます。

■世界遺産「古都奈良の文化財」について

古都奈良の文化財

「古都奈良の文化財」は、次の8つの資産で構成されています。

- 国宝建造物があり、敷地が史跡に指定されている
ー東大寺、興福寺、春日大社・元興寺・薬師寺・唐招提寺ー
- 特別史跡・特別天然記念物に指定されている
ー平城宮跡・春日山原始林ー

● 保護状況 ー適切に保護されているかー

世界遺産に登録されるには、遺産そのものはもちろん、遺産の周辺環境の保護も必要です。

遺産そのものは文化財保護法によって保護されています。周辺環境は都市計画的な手法によって保護されています。

周辺環境の保護

遺産の周囲には、環境や景観を保全して遺産を重層的にまもるために、一定の利用制限がなされる区域を設けることが求められます。

「古都奈良の文化財」では、2種類の区域が設けられています。

緩衝地帯（バッファゾーン）

遺産の周辺環境を直接保護するための区域
春日山地区・平城宮跡地区・西ノ京地区の3か所に設けられています。

歴史的環境調整区域（ハーモニーゾーン）

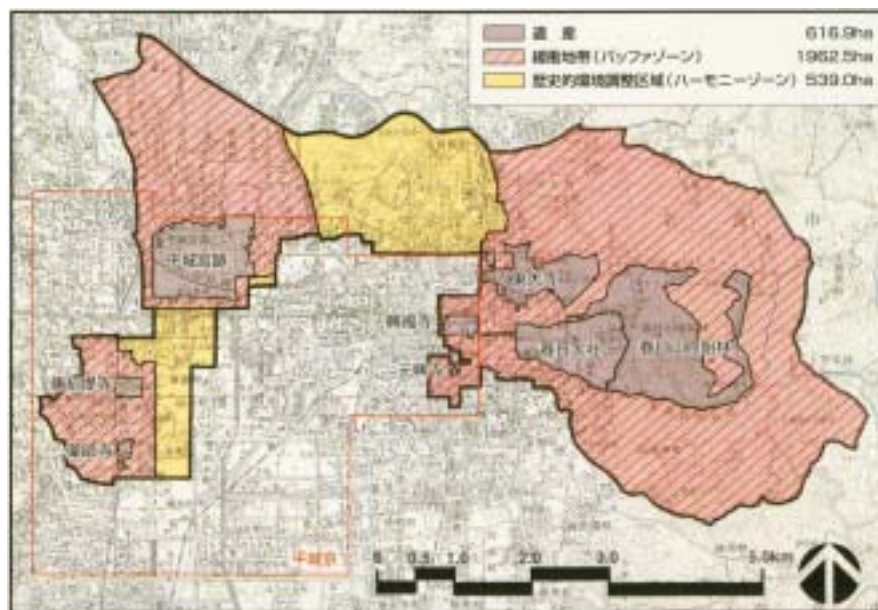
環境保全と都市開発との調和を図るための区域
8資産の一体的保全のため各緩衝地帯の間に設けられています。

● 区域の設定について

奈良は多くの人に愛されています。その愛すべき奈良のまちの健全な発展を図るため、従来から都市計画に一定のルールが定められてきました。

- | | |
|---------------|-------------|
| ● 歴史的風土特別保存地区 | [古都保存法] |
| ● 風致地区 | [奈良県風致地区条例] |
| ● 都市景観形成地区 | [奈良市都市景観条例] |

など、既存の地域地区の中から8資産の保全のために必要な範囲が、緩衝地帯および歴史的環境調整区域として評価されました。世界遺産登録のために新たな規制が設けられたものではありません。



1998年12月に京都で開かれた第22回世界遺産委員会で、『古都奈良の文化財』は世界遺産リストへの登録が決定しました。

世界遺産についての基準は文化遺産、自然遺産それぞれに定められています。
文化遺産の基準は以下のとおりです（抄訳）。

- (1) 人間の天才的創造力が生み出した優れた作品
- (2) 芸術や技術の発展をもたらした重要な文化交流を示すもの
- (3) ある文化や文明の極めて貴重な証拠
- (4) 人類の歴史の上で重要な時代を物語る優れた実例
- (5) ある文化の伝統的集落などの代表例で、存続が危ういもの
- (6) 普遍的な意義のある事柄と密接な関連があるもの

このうちの1つ以上に該当していることと、その文化遺産が本物であることが、証明されなければなりません。

世界遺産としての評価 ーなぜ、古都奈良の文化財は世界遺産になったのか？ー

遺産の価値 ー「顕著で普遍的な価値」が十分にあるかー

「古都奈良の文化財」は、上記6つの価値基準のうち、(2)(3)(4)(6)の4つにあてはまることが認められました。

- (2) …芸術や技術の発展をもたらした重要な文化交流を示すもの
中国や朝鮮との交流によって日本の文化が大きく発展したことを示しています。
- (3) …ある文化や文明の極めて貴重な証拠
古代の日本の首都に開花した文化を伝えるきわめて貴重な証拠です。
- (4) …人類の歴史の上で重要な時代を物語る優れた実例
日本の国家や文化の基礎が整った重要な時代である奈良時代の様子を伝えています。
- (6) …普遍的な意義のある事柄と密接な関連があるもの
神道や仏教など日本人の信仰と密接な関係があり、年中行事などを通じて市民の暮らしの中に生き続けています。

■世界遺産「古都奈良の文化財」



平城宮跡



唐招提寺



薬師寺



興福寺

写真：矢野建彦



元興寺

写真：矢野建彦



春日大社

写真：矢野建彦



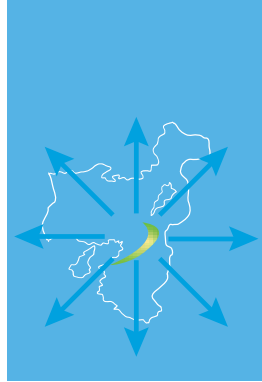
春日山原始林

写真：矢野建彦



東大寺

写真：奈良市観光協会



大和北道路の進め方①

世界遺産、住みやすい環境を守りながら進めていくために、
構想段階から客観的に調査、検討を重ねています。

検討過程に第三者機関として「大和北道路有識者委員会」が
関わり、透明性を高くして公正さを確保します。

PIプロセス導入に先立ち、国道24号奈良バイパス周辺を中心とした地域は、世界文化遺産の「平城宮跡」をはじめとするきわめて重要な文化財が数多く存在しており、文化財の保全等の観点より、埋蔵文化財や地下水の現況を正確に把握したうえで、道路建設が及ぼす影響を検討する必要があるため、地下水検討委員会を設置しました。

地下水検討委員会の検討結果等を踏まえつつ、道路建設における埋蔵文化財保護の観点からの配慮事項について専門家のご意見をいただき、PIプロセス導入時の基礎資料とするために文化財検討委員会を設置しました。



地下水検討委員会

(平成13年7月～平成14年3月)

目的／ 大和北道路のルート・構造の検討にあたり、地下水の現況分析を行うとともに、道路建設と地下水挙動との関係を予測・評価。

結果／ 構築したモデルは、現地の地下水状況をよく再現しており、道路建設と地下水挙動の関係を予測評価する上で信頼できるモデルである。
予測評価の結果、道路建設による地下水位変動は最大2cm程度であり、年間をとした季節変動(約40～150cm)より小さい。

〈座長〉
京都大学大学院工学研究科
土木システム工学専攻教授 大西 有三

〈委員〉
奈良教育大学教育学部
理科教育講座教授 谷口 真人

東京大学工学系研究科
地球システム工学専攻助教授 登坂 博行

岡山大学環境理工学部
環境デザイン工学学科教授 西垣 誠

独立行政法人土木研究所
材料地盤研究グループ長 三木 博史

文化財検討委員会

(平成14年3月～平成14年7月)

目的／ 地下水検討委員会による検討結果等を踏まえつつ、道路建設における埋蔵文化財保護の観点からの配慮事項について文化財等の専門家のご意見をいただく。

提言項目／ I 文化財検討委員会設置の
目的と審議の経過
II 史跡としての平城宮跡の意義
III 道路建設が埋蔵文化財等に
及ぼす影響
IV 文化財検討委員会としての提言
(別紙のとおり)

〈委員長〉
学習院大学文学部史学科教授 笹山 晴生

〈副委員長〉
京都大学大学院工学研究科
土木システム工学専攻教授 大西 有三

〈委員〉
独立行政法人奈良文化財研究所
平城宮跡発掘調査部長 金子 裕之

岡山大学環境理工学部
環境デザイン工学学科教授 西垣 誠

東京大学大学院工学系研究科
工学部都市工学学科教授 西村 幸夫

独立行政法人土木研究所
技術推進本部総括研究官 三木 博史

奈良県教育委員会
教育次長 井上 喜一

奈良市教育委員会
社会教育部長 中和田 守

大和北道路有識者委員会

(平成14年9月～)

目的／ 大和北道路の計画において、手続きの透明性、客観性、公正さを確保するため、公正中立な立場から、PIプロセスの進め方について審議、評価し、意見の把握、分析を行い、それらを踏まえて推奨すべき計画案等について審議し、提言する。

〈委員長〉
近畿大学商経学部経済学科教授 斎藤 峻彦

〈委員〉
京都大学大学院工学研究科教授 飯田 恭敬

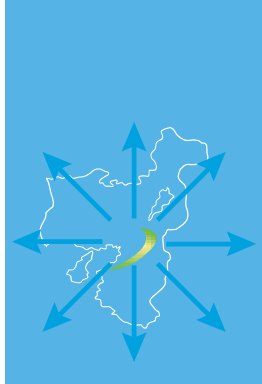
京都大学大学院工学研究科教授 小林 潔司

奈良女子大学名誉教授 近藤 公夫

(財)元興寺文化財研究所長 坪井 清足

神戸大学大学院法学研究科教授 山下 淳

都市計画、環境アセスメント
手続の実施



大和北道路の進め方②

みなさんのご意見をうかがい、道づくりを考えます。
ご意見は、大和北道路有識者委員会 でとりまとめます。

大和北道路のこれからについて
あなたの声をお聴かせください。

国土交通省近畿地方整備局では、大和北道路の計画にあたり、構想段階からPIプロセスを導入することとしました。
これは、計画を検討する過程で広く意見をお聴きしながら、道づくりを進めていくためです。
ご意見は公正中立な立場から大和北道路有識者委員会 でとりまとめていきます。

意見はどのように反映されるのですか？

みなさんのご意見は大和北道路有識者委員会 が整理・分析して、大和北道路を計画するにあたっての提言をとりまとめる際の資料とさせていただきます。



私達も意見が
言えるみたいね！



インターネットで
わかるんだね！

PIプロセスって何ですか？

PIプロセスとは、検討過程において、一般に情報を公開したうえで、広く意見を聴き、反映させる方法のことです。
大和北道路の計画にあたっては、構想段階から情報を公開。ご意見をお聴きするとともに、いろいろな形で公表していく予定です。

なぜ、PIプロセスを導入するのですか？

大和北道路を計画している地域は、重要な文化財が豊富にあり、また住宅が密集しています。
このため、計画を検討する過程で、さまざまなご意見をお聴きして、道づくりを進めていく必要があるからです。



こんな計画だったんだね！

どのような方法で意見を言えるのですか？

アンケートハガキやホームページ、FAXなどの方法を考えています。なるべく多くの方のご意見を聴くことができるよう、これから大和北道路有識者委員会 で検討していく予定です。

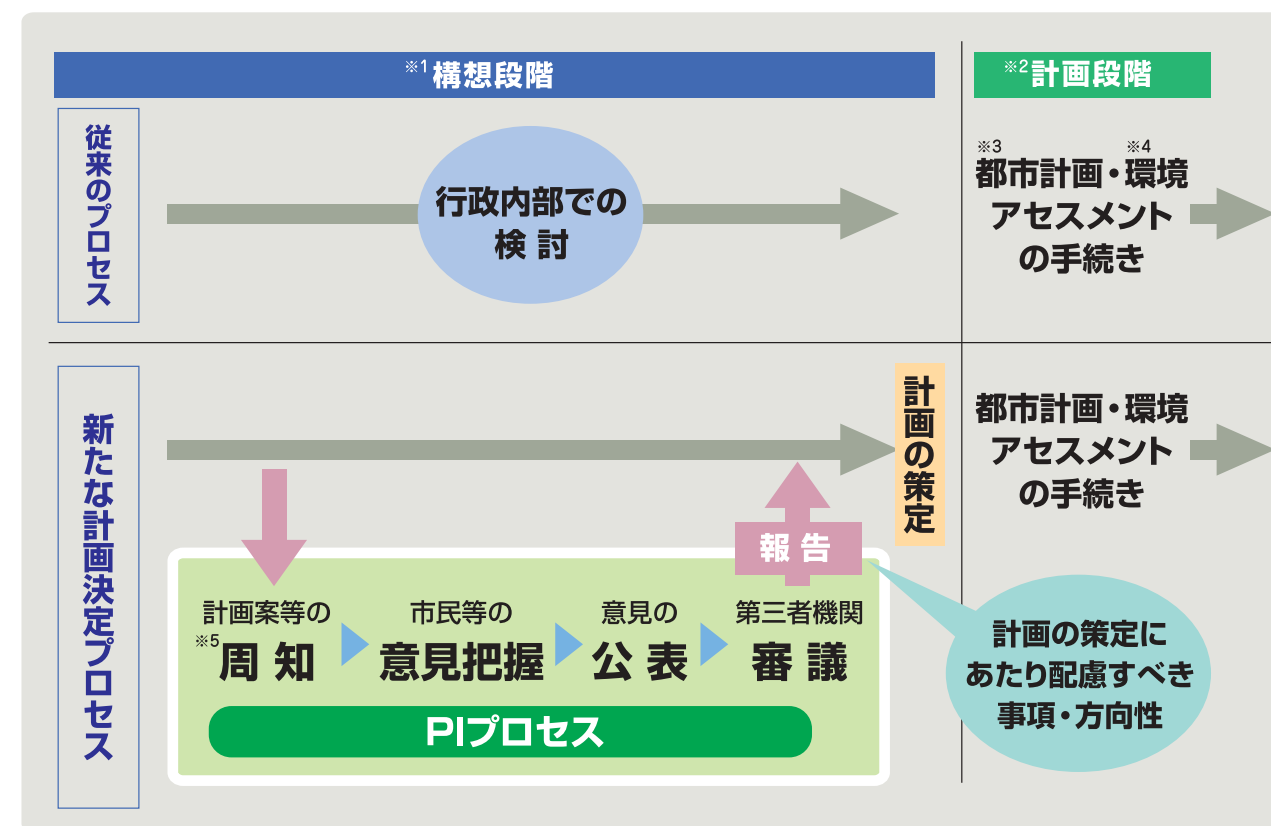


ご意見、ご質問の窓口は

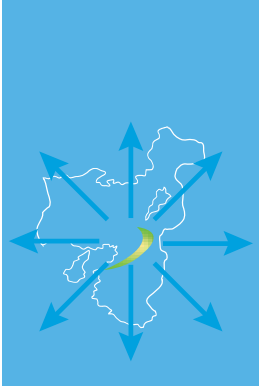
大和北道路有識者委員会 事務局 TEL.0742-33-1391
〒630-8115 奈良市大宮町3-5-11 <http://www.kkr.mlit.go.jp/nara/>
国土交通省 近畿地方整備局 奈良国道事務所 調査第二課内

PIプロセスに基づく計画の進め方

従来の進め方との大きな違いは、構想段階で情報が積極的に公開され、審議が重ねられることです。



- ※1 構想段階 計画の必要性を検討し、概略計画を決定するまでの段階
- ※2 計画段階 計画による公共の利益と市民等の権利との調整を図り、事業実施の前提となる計画（都市計画）を決定するまでの段階
- ※3 都市計画 都市の健全な発展と秩序ある整備を図るための、土地利用・施設整備・開発事業などに関する計画
- ※4 環境アセスメント 環境に与える影響の程度や範囲、その対策について、事前に予測・評価すること
- ※5 周知 物事を広く知らせること



実りある道、大和北道路。地域に恵みと快適を生みだします。

大和北道路は奈良に住む人、奈良を走る人にとって実りある成果を考えながら進めていきます。果たすべき役割は暮らしの快適、地域の恵み、そして奈良の発展ある未来の実現です。慢性化する交通渋滞や、増加する交通事故などの課題を解決するために、みなさんと一緒に新しい道の創造を求めています。

高速道路網の形成



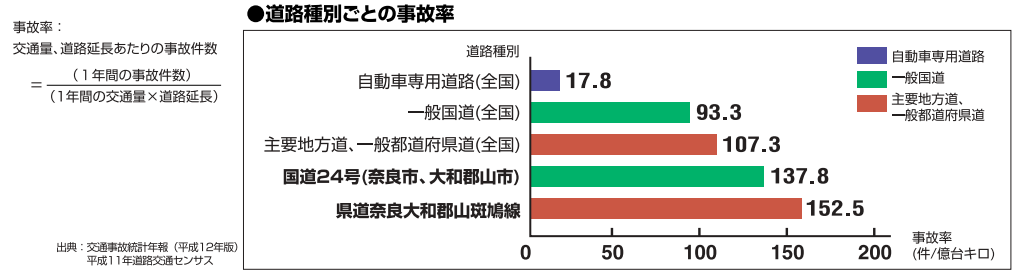
地域に活力を与える京奈和自動車道

京奈和自動車道の整備は、奈良圏域の利便性を大きく向上させます。大和北道路が開通すれば、京都～和歌山までネットワークが広がるため、交流・物流が生まれます。



交通事故の減少

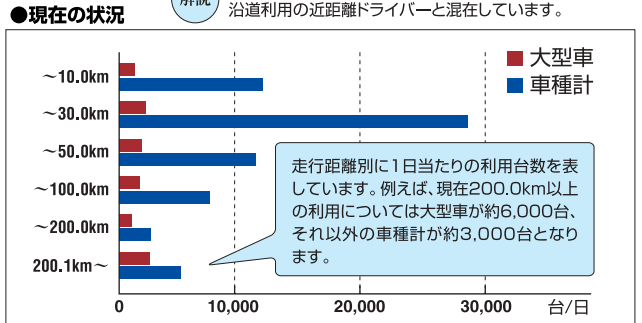
自動車専用道路は事故の少ない道路です



通過交通の転換

長距離を走る、通過利用の車が減少

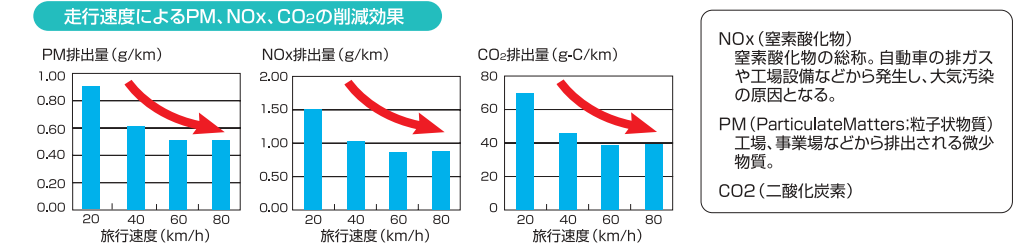
大和北道路ができれば、国道24号を利用している長距離交通が転換することが期待できます。また、県道などの生活道路としての機能をとりもどします。



生活環境の改善

環境に影響のあるCO₂、NO_x、PMが減少

走行速度が高くなるほど排出量は少なくなるため、主要道路の交通量の低減、走行速度の上昇により環境改善が見込まれます。



定時性の確保

移動時間の信頼性アップ

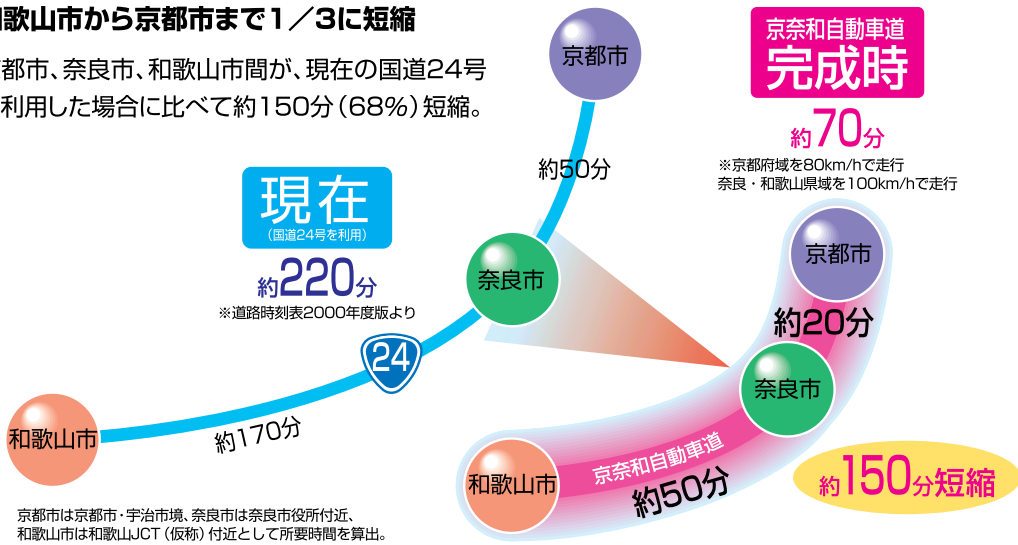
- ・信号のない高速道路網の形成により、地域間の移動の際に定時性が確保されます。
- ・渋滞などによる所要時間の不確実性も解消します。



走行時間の短縮

和歌山市から京都市まで1/3に短縮

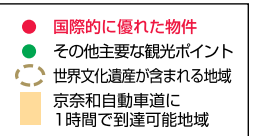
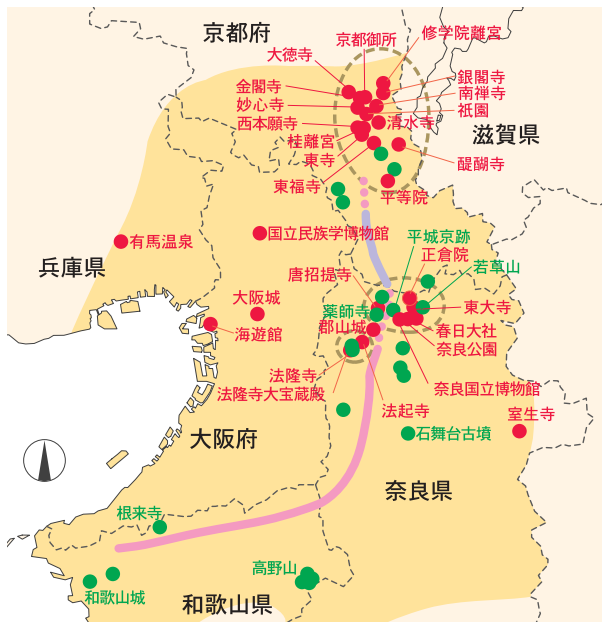
京都市、奈良市、和歌山市間が、現在の国道24号を利用した場合に比べて約150分(68%)短縮。



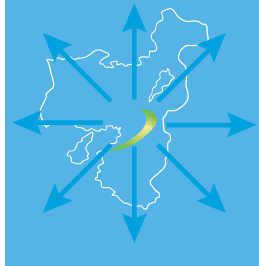
産業発展への支援

観光圏が広がることで観光産業が発展

京奈和自動車道が開通すれば、観光地間の所要時間が短縮。京都方面からの日帰り観光の需要の掘り起こし、奈良・明日香の周遊観光パターンへの定着など、観光客数の増加による地域活性化が期待できます。



出典：観光物件の紹介については、JTB出版事業局発行のガイドブック「ひとり歩きシリーズ」
「るるる情報版」、「新日本ガイド」などを参考。（滋賀県・三重県は1時間圏の対象としていません）

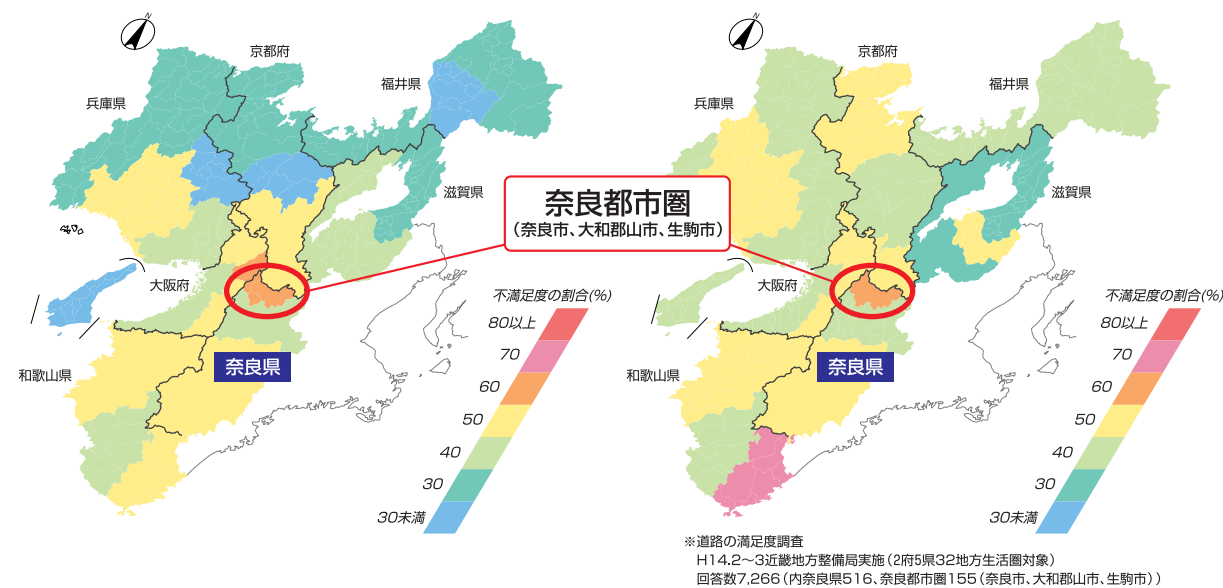


データでみる奈良の道事情

全国でも特に道路整備水準が低いのが奈良県です。

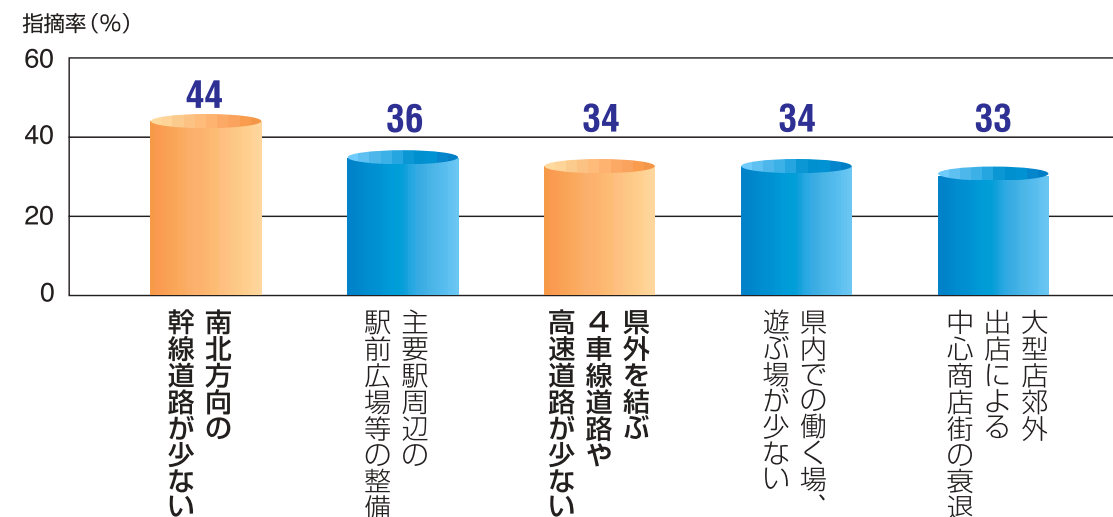
奈良県民は道に不満を感じています

約6割の人が安全性・車の流れに不満を感じています。



■車で移動するときの安全性に対する不満度

■日常使用する道路の「車の流れ」に対する不満度



■奈良県の都市づくりの課題として特に改善が必要なこと

資料:奈良県まちづくりアンケート H14.3

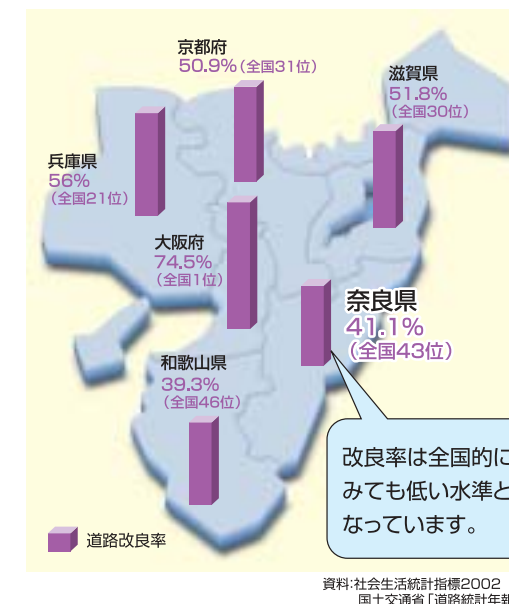
基礎データ 道路整備状況

- ・高速道路延長18.2km (全国47位)
- ・一般道路改良率 41.1% (全国43位)
- ・一般道路整備率 38.2% (全国43位)
- ・一般道路歩道整備率 8.9% (全国37位)

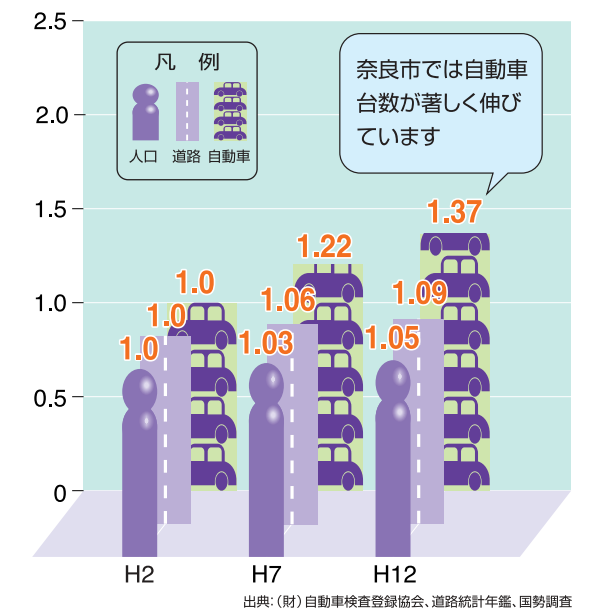
※ 改良率 = (車道幅員5.5m以上延長 / 実延長)
※ 整備率 = (整備済延長 / 実延長)
整備済延長 = 改良済延長 - 混雑度1.0以上延長

奈良県は道路後進県です

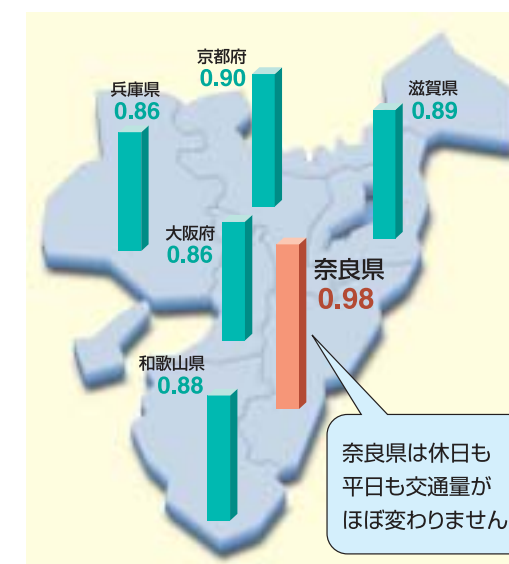
自動車台数が年々伸びていますが、道路整備が遅れています。
平日も休日も交通量が変わらないため事故率も高くなっています。



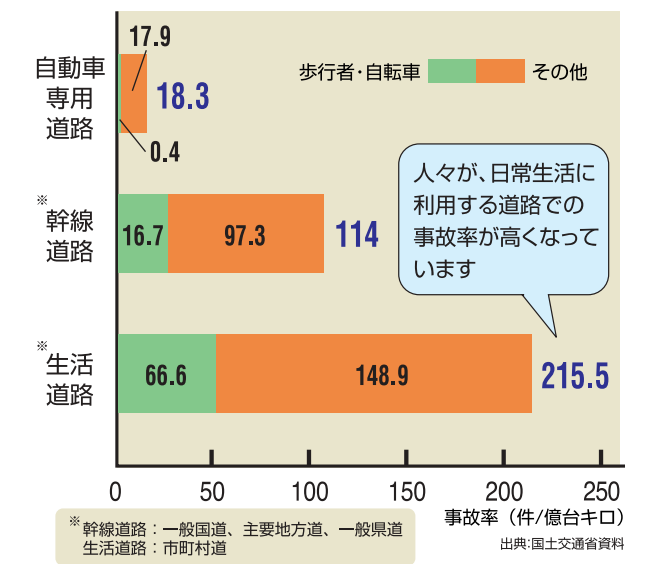
■近畿地方の道路改良率



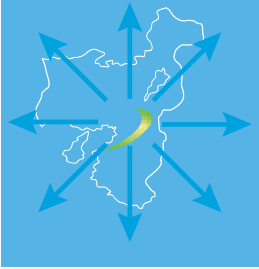
■奈良市の人口、道路延長、自動車台数の伸び



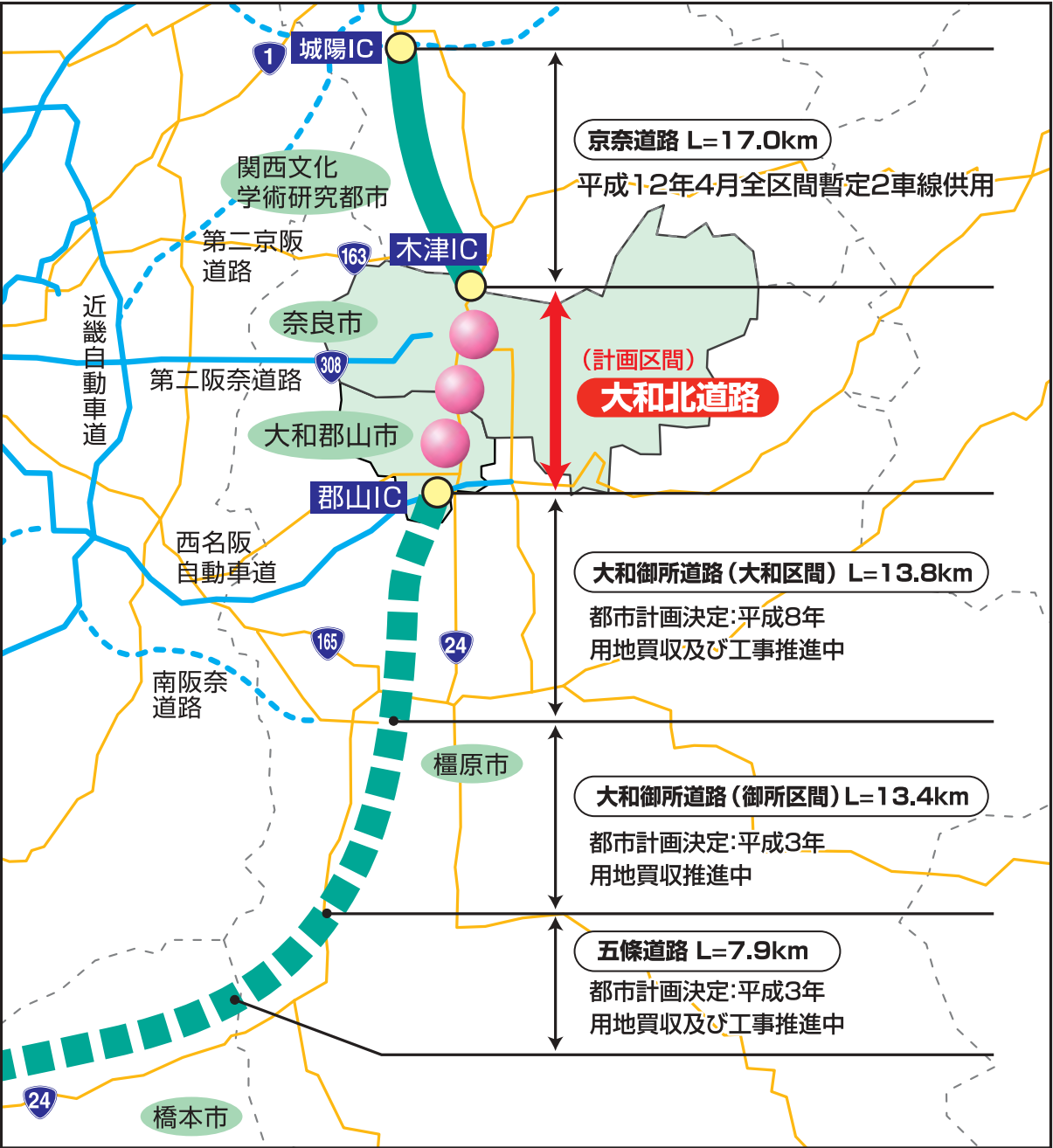
■近畿地方の休日の交通量の比較
(平日を1とした場合)



■奈良県の道路種類別の事故率(H13)



京奈和自動車道の整備状況



凡例	京奈和自動車道	大和北道路	自動車専用道路	一般国道
	供用中 (solid green line), 事業中 (dashed green line), 計画 (green circle)	計画 (pink circle)	供用中 (solid blue line), 事業中 (dashed blue line)	一般国道 (solid yellow line)

奈良県の社会指標

	県 ^{※1}	全国 順位 ^{※1}	奈良市 ^{※2}	大和郡山市 ^{※2}
総人口(人)	1,442,795	29	365,630	94,124
	男	29	173,108	45,437
	女	29	192,522	48,687
世帯数(世帯)	486,896	29	140,186	34,454
面積(km ²)	3,691.09	40	211.60	42.68
人口密度(人/1km ² あたり)	390.9	14	1,727.9	2,205.3
人口増加率(%)	0.83	16	△0.15	△0.07
経済成長率(%)	1.7	12	-	-
農業粗生産額(百万円)	56,700	45	4,269	3,087
製造品出荷額(百万円)	2,418,298 ^{※3}	33 ^{※3}	171,004	859,406
就業率(%) 15歳以上の奈良県民の就業率	53.35	46	52.66	54.70
図書館数人口100万人あたり(館)	18.63	32	8.21 ^{※4}	10.55 ^{※4}
国宝・重要文化財指定件数(件)	1,372	3	693 ^{※5}	35 ^{※5}
新聞頒布数 一世帯あたり(部)	1.42	1	-	-
ホテル・宿泊施設数(所)	549	40	143	14
家計消費支出額 一世帯あたりの1ヶ月消費支出額(円)	319,085	23	-	-
道路舗装率(%)	80.0	27	90.8	94.5
病院数 人口10万人あたり病院一般病床数(床)	854.0	37	860.2 ^{※7}	1195.48 ^{※7}
交通事故発生件数(件)	9,466 ^{※8}	31 ^{※8}	2,433	774
交通事故死傷者数(人)	10,932 ^{※9}	34 ^{※9}	2,696	855
水道普及率(%)	98.0	15	99.8	100.0
下水道普及率(%)	59.0	11	86.3	75.7
ごみ衛生処理率(%)	84.6	10	85.2	82.9

出典：※1. 「100の指標からみた奈良県勢」平成14年版Ⅰ. 県勢編
※2. 「100の指標からみた奈良県勢」平成14年版Ⅱ. 市町村編
※3. 「平成12年 工業統計表」市町村編 (平成14年5月)
※4. 「平成11年 図書館年報」
※5. 奈良県民手帳 (平成15年)
※6. 厚生労働省建設局生活衛生課調査係調べ (平成13年3月末)
※7. 保健統計年報 (平成12年)
※8. 国土交通省資料
※9. 交通年鑑 (平成13年版)