

## 〈和訳〉

### 古都・奈良の文化財と京奈和自動車道の検討状況

世界遺産「古都奈良の文化財」が存在する奈良県奈良市は、現在でも地域社会・経済の中心部として機能している。しかし、この地域には南北方向の交通処理を担う自動車専用道路がないため、大量の交通が唯一の幹線道路に集中して慢性的な交通渋滞が発生し、沿道の大気環境に影響を与えているとともに、多くの箇所騒音の環境基準を超過するなど、深刻な環境問題となっている。さらに、この渋滞に伴い生活道路が抜け道として使われるため、他地域の生活道路と比べて約9倍もの交通事故が発生し、地域住民の安全が脅かされている。

京奈和自動車道の一部を構成する大和北道路は、地域内交通と地域外からの通過交通とを分離し、交通流を適正化することによって上記の交通問題を解決するほか、国際観光都市「奈良」へのアクセス改善による地域の活性化などの効果が期待されている。

他方、当該地域は、世界遺産の『平城宮跡』をはじめとする貴重な文化財が数多く存在することから、日本政府では、法律で定められる環境アセスメント手続のさらに前段階から、特に以下に示す手続きを踏み、当該道路を整備しない案も含めて幅広くルート・構造等を比較・検討しているところであり、貴重な文化財の保存と調和のとれた計画の具体化に努めていくこととしている。

#### ●地下水検討委員会（2001年7月-2002年3月、委員長：大西有三 京都大学教授）

地下水や土質等の専門家によって構成されるこの委員会は、地下水データを基に、道路建設を地下構造とした場合の道路建設と地下水挙動の関係について予測評価を行った。

##### 結果（H14.3.1 検討結果）

- ・道路建設による地下水位の変動(最大約2cm)は、季節変動(約40~150cm、2,000年の観測結果)よりも小さい。

#### ●文化財検討委員会（2002年3月~2002年7月、委員長：笹山晴生 学習院大学教授）

文化財等の専門家によって構成されるこの委員会は、埋蔵文化財保護の観点から、配慮すべき事項について検討を行った。

##### 結果（H14.7.15 提言）

- ・道路建設は、特別史跡の指定範囲を避け、世界遺産条約において定められた緩衝地帯内においても出来る限り離隔をとって行われることが望ましい。」

#### ●大和北道路有識者委員会（2002年9月~2003年10月、委員長：齋藤峻彦 近畿大学教授）

法律、文化財、交通工学、環境・景観、交通経済、計画プロセスの専門家によって構成されるこの委員会は、地下水検討委員会の検討結果、文化財検討委員会の提言を踏まえ、17回の委員会を開催し、別紙-1に示す検討過程を経て、当該道路を整備しない案を含め大和北道路の計画方針について検討を行った。

##### 結果（H15.10.3 提言）

- 1) 文化財の保護に関する基本的な考え方
  - ・地下水検討委員会の検討結果、文化財検討委員会の提言内容を尊重する。その結果、平城宮跡の直下を通過する案は候補から除外する。
- 2) 地下水に与える影響に関する基本的な考え方
  - ・地下道路として建設する場合、シールド工法の採用によって地下水位への影響を最小限に抑止。
- 3) 景観に関する基本的な考え方
  - ・長大な高架構造を有する道路の建設は、古都奈良の景観に与える影響から望ましくない。

4) 沿道環境に与える影響に関する基本的な考え方

- ・トンネル構造で整備する場合、換気塔の整備や立地については周辺地域に及ぼす環境問題や景観問題に配慮する必要がある。

5) 推奨するルート構造案

- (1) 交通機能面から見た整備効果や埋蔵文化財・古都奈良の歴史的景観及び建設に伴う地域の影響などの配慮事項を総合的に評価した結果、「中央エリア①」を最適エリアと判断し、また、景観に与える影響を考慮して全区間を高架とする構造案を除外し、地下構造を活用する道路構造を推奨する。(別紙-2参照)。
- (2) 中央エリア①を通過するルートの中で、さらに整備効果や埋蔵文化財・古都奈良の歴史的景観などの配慮事項を総合的に評価した結果、国道24号及び都市計画道路「西九条佐保線」を活用する2ルート案を推奨する。(別紙-3参照)  
さらに、この両案を詳細に比較すると、「西九条佐保線」を活用するルートは、平城宮跡の南東部を通過する部分で「国道24号」を活用するルートに比べ平城宮跡からの離隔距離がかなり長い(約900m)ため、本委員会の配慮事項や文化財検討委員会の提言に対する適合性が一段と高く、その点でより優位性を有する。
- (3) 推奨する2案は、平城宮跡のバッファゾーンを通過するが、通過区間はバッファゾーンの最東端であり、文化財検討委員会の提言に符合する。

- 今後、日本政府は、有識者委員会の「提言」を尊重しつつ、概略のルート構造の検討を進め、その上で、日本の法律に沿って環境アセスメントを行う予定。環境アセスメントは、調査・予測・評価の項目や手法について、あらかじめ住民の意見を聞きつつ決定し、評価結果についても同様に広く住民意見を聞きながら行うこととなる。

## 別紙－1

### ◇大和北道路有識者委員会での検討過程

・ステップ1：PIプロセスの実施方法の検討

・ステップ2：候補となるルート構造案の検討

整備しない案を含め、候補となるルート・構造案を検討し、平城宮跡の直下を通るルート案は候補から除外した。（別紙－2参照）

・ステップ3：住民等の意見把握及びとりまとめ

#### ①アンケート調査の実施

…計画地域沿線の住民を中心に5,400人を対象に、現況の道路交通の課題、道路整備の必要性、交通機能や環境・文化財などの配慮項目の重要度についてアンケート調査を実施

**結果**：約8割の人が、道路整備が必要と回答し、また、環境の保全及び文化財の保護に対する関心度の高さが示された。

#### ②各種分野の有識者からヒアリングを実施

…運輸交通、観光、地質、文化財、経済界、土木技術及び地元自治体の代表者など15名の有識者からヒアリングを実施。

**結果**：15名のうち11人が整備に関する賛否の意見を表明し、奈良県を代表する7名及び地元自治体の代表者3名が、現在の道路交通の劣悪さを指摘し、高速道路の必要性を訴えた。  
1名が、地下水への影響などを理由に、反対意見を表明した

#### ③公聴会の開催 …公募し、希望のあった14名が公述

**結果**：高速道路の整備に対して7名が賛成、5名が反対、1名が鉄道システムの改善、1名が新たなルート提案を訴えた。

#### ④地域住民からのインタビューを実施

…計画地域の自治会、PTA関係者へのインタビューを実施

**結果**：道路整備の遅れを指摘し、交通安全の確保の必要性から道路近代化の緊急性を訴えた。

・ステップ4：計画方針の検討

ルート・構造案を更に検討し、また、市民等の意見及び整備に伴う効果等を踏まえて、大和北道路の計画方針（提言）のとりまとめを実施。

**結果**：推奨するルート構造

(1) 交通機能面から見た整備効果や埋蔵文化財・古都奈良の歴史的景観及び建設に伴う地域の影響などの配慮事項を総合的に評価した結果、「中央エリア①」を最適エリアと判断し、また、本委員会が示した「景観に関する基本的な考え方」に抵触する可能性が高い「全区間を高架とする」構造案を除き、一部区間を地下構造とする道路構造を推奨する。（別紙－2参照）。

(2) 中央エリア①を通過するルートの中で、さらに整備効果や埋蔵文化財・古都奈良の歴史的景観などの配慮事項を総合的に評価した結果、国道24号及び都市計画道路「西九条佐保線」を活用する2ルート案を推奨する（別紙－3参照）

さらに、この両案を詳細に比較すると、「西九条佐保線」を活用するル

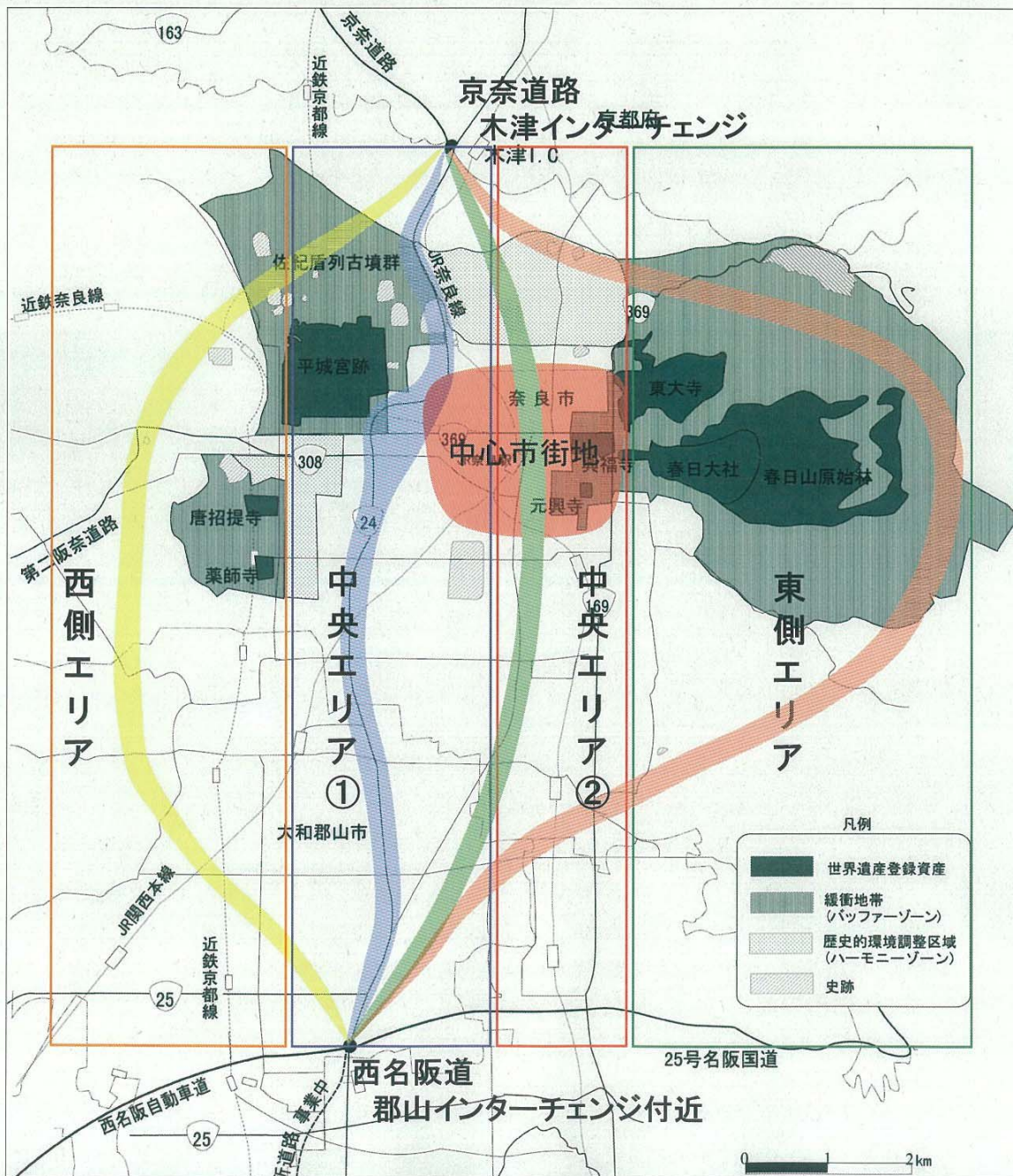
ートは、平城宮跡の南東部を通過する部分で「国道24号」を活用するルートに比べ平城宮跡からの離隔距離がかなり長い（約900m）ため、本委員会の配慮事項や文化財検討委員会の提言に対する適合性が一段と高く、その点でより優位性を有する。

- (3) 推奨する2案は、平城宮跡のバッファゾーンを通過するが、通過区間はバッファゾーンの最東端であり、文化財検討委員会の提言に符合する。

## 候補となるルート・構造案

◇以下の4つのエリアにおいて、考えられるルート・構造を検討。また、整備しない場合の対策（国道24号の主要交差点立体など）についても検討

- (1) 西側エリア（全区間高架構造案、部分地下構造案）
- (2) 中央エリア①（全区間高架構造案、部分地下構造案）  
※平城宮跡直下案は、候補から削除
- (3) 中央エリア②（部分地下構造案）
- (4) 東側エリア（山岳トンネル通過案）





# 推奨するルート・構造案

