

大和北道路に対する配慮事項に関する各委員からの意見(案)

機能・役割	効果	ルート構造に関する配慮事項				
		景観	文化財	緑化・住環境	その他	
齊藤	<ul style="list-style-type: none"> ・奈良市を中心とする県北部におけるtraffic calming - 自動車交通の飼いならし - を実現する ・すなわち、自動車交通流の円滑化をはかるとともに、道路交通混雑を緩和し、生活道路で多発している交通事故の減少させ、道路周辺地域の住環境の改善を図る ・通過交通を処理する能力 	<ul style="list-style-type: none"> ・大和北道路の周辺地区における道路交通の改善は、地元の住民生活の品質改善だけでなく、長期的には国際観光・交流拠点の機能強化、地域経済の競争力強化につながる可能性が高い 	<ul style="list-style-type: none"> ・古都奈良や山並みの景観保護への配慮 	<ul style="list-style-type: none"> ・大和北道路のルート選定にあたっては文化財検討委員会の提言を尊重し、その提言に則した複数の代替ルート案を策定し、優劣を比較 ・時間短縮効果の小さな極端な迂回的ルートは、既存ルートからの利用転換を抑制し、通過交通の既存道路への溢出を誘う可能性があるため文化財保護に対して逆効果となる懸念 ・PIプロセスの意識調査にさいしては世界遺産やバッファゾーンに関連した仮ルートを想定して、これらルートに対する回答者の意識や選好を分析するのちの方法 	<ul style="list-style-type: none"> ・騒音などの周辺環境への配慮 	<ul style="list-style-type: none"> ・道路と鉄道にまたがる都市間交通と地域交通の有機的な連携をはかるための交通システム形成を長期的な視点・インターモーダリズムの視点に基づいて計画 ・奈良駅近傍における鉄道インフラの大規模な改造工事とこれに並行的な高規格道路の整備事業をまったく別個の交通計画と位置づけることには疑問を感じる
飯田	交通ネットワークの信頼性 <ul style="list-style-type: none"> ・連続性 ・安定性 ・柔軟性 アクセス性とバイパス性の両立 現状交通課題の解決	奈良における <ul style="list-style-type: none"> ・生活環境の改善（特に高速交通体系に遅れないためにも重要） ・産業の振興 交通サービスの良し悪しが地域のイメージに影響	景観との共存	文化財との共存		
小林	地域内交通への影響	経済効果（費用便益分析）		守るべき文化財の属性 (何を守ろうとしているのか)		総合評価項目()
近藤			平城宮大極殿・朱雀門などから春日山への眺望をはじめ景観に配慮	平城宮跡及び宮周辺をトンネル通過する場合は文化財の存在に強く留意し、青函トンネルがドーナツトンネルの範となった例に準じて、後世から評価されることを目標に計画施工すること	大和が8世紀の当時に、道路緑化のさきがけとなった歴史を踏まえ、道路緑化の新たな出発点を形成すること (たとえばGreeneryによるAmenityの創出)	ルートについて、京都府、奈良県の管轄ないし、道路・河川の敷地に拘らずベストの解を求めること
坪井				文化財検討委員会の提言の尊重すること		
山下			「ひとりひとりの市民の目線」をどう整理していくべきか、に重点を置くべき。 ・市民の「身近な生活感覚」にたった視点からは、住環境への影響（自分の住んでいるところのまわりの混雑の緩和とか騒音その他の環境上の不利益とか慣れ親しんだ景観）にできるかぎり配慮をしたかどうか、最小化できたかどうか重要。 ・もう少し広域の（「奈良市民」「奈良県民」として）「地域の主体」として考えると、例えば道路の混雑も別の意味合いをもってくる。そういう視点から地域にとっての道路の「必要性」も出てくるし、文化財保護の問題も出てくる。 ・「地域社会の担い手」としての目線からのメリット・デメリットと、「生活者」としての目線からのメリット・デメリットをうまく整理する必要がある。 ・ルートや工法やコストなどのバランスの視点からの「実現可能性」の検討			

総合評価項目

評価の方法に関する解説(案)(H14.8)より抜粋
(公共事業評価システム研究会)

「事業効率」「波及的影響」「実施環境」について、事業の特性に応じて、設定された評価項目(中項目、小項目)をもとに、評価項目を体系化する。

評価の体系は以下のように整理できる。(図4)

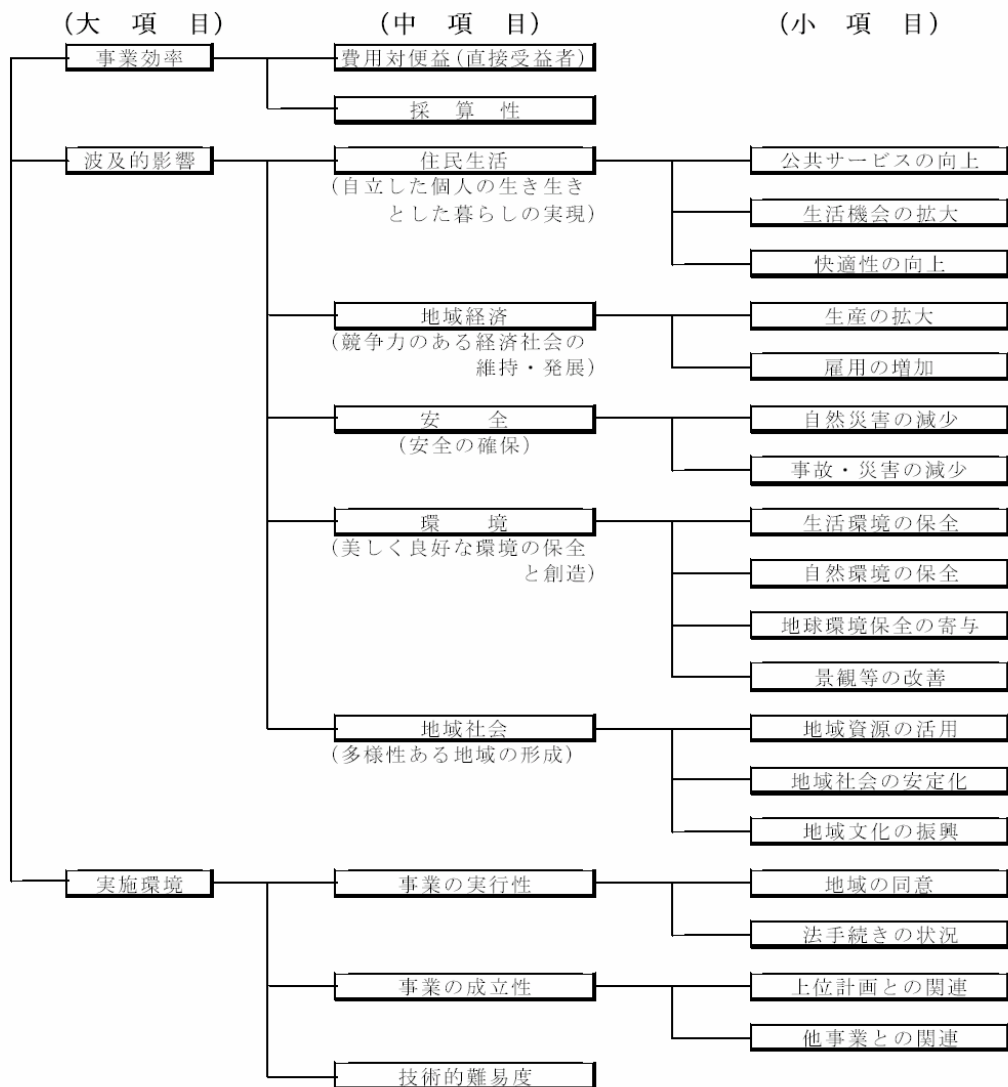


図4 評価の体系(案)

大和北道路に対する各委員からの意見について

齋藤委員長

大和北道路に関するメモ

- 1．大和北道路の基本的な使命は奈良市を中心とする県北部における traffic calming - 自動車交通の飼い慣らし - を実現することである。すなわち、同地域における自動車交通流の円滑化をはかるとともに、すでに常態化している道路交通混雑を緩和し、生活道路で多発している交通事故を減少させ、道路周辺地域の住環境の改善をはかることである。
- 2．大和北道路の周辺地区は、わが国を代表する国際観光・交流拠点、大規模な研究開発都市、広大な住宅都市などを擁する地域であり、観光交通、生活交通、産業関連の交通からもたらされる道路改善のニーズが高い。この地区における道路交通の改善は、地元の住民生活の品質改善だけでなく、長期的には国際観光・交流拠点の機能強化、地域経済の競争力強化につながる可能性が高い。
- 3．大和北道路の周辺地区は世界遺産をはじめ日本の歴史文化遺産の集積地であり、国内のみならず海外からの多数の観光客・訪問者を受け入れ、円滑なモビリティを提供するための交通システムの充実が求められる。また同地区にはリニア中央新幹線・奈良駅の整備が計画され、京阪神都市圏の東の玄関口としての機能が期待されている。このため、道路と鉄道にまたがる都市間交通と地域交通の有機的な連携をはかるための交通システム形成を長期的な視点・インターモーダルリズムの視点にもとづいて計画することが不可欠である。

4．大和北道路のルート選定にあたっては文化財検討委員会の提言を尊重し、その提言に則した複数の代替ルート案を策定し、優劣を比較することが望ましい。ただし、時間短縮効果の小さな極端な迂回的ルートは、既存ルートからの利用転換を抑制し、通過交通の既存道路への溢出を誘う可能性があるため、文化財保護に対して逆効果となる可能性が高い。

また、P Iプロセスの意識調査にさいしては世界遺産やバッファゾーンに関連した仮ルートを想定して、これらルートに対する回答者の意識や選好を分析するのの一方法である。

5．道路構造に関しては、通過交通を処理する能力、古都奈良や山並みの景観保護への配慮、騒音など周辺環境への配慮などを総合的に判断し検討を行うことが望ましい。

これに関連した論点として、当該ハーモニーゾーンを縦貫するJR奈良線の奈良駅周辺における連続立体化事業が近いうちに実現の運びであるが、この事業とインフラ構造体を一体化した高速道路整備の技術的な可能性の有無および損失について知りたい。鉄道インフラと一体構造をもつ高規格道路整備はすでに阪神高速道路において導入されているとおりであり、奈良駅近傍における鉄道インフラの大規模な改造工事とこれに並行的な高規格道路の整備事業をまったく別個の交通計画と位置づけることには疑問を感じる。

飯田委員

- ・大和北道路は、奈良における生活環境の改善と産業の振興に多大の貢献をするものであることを周知すべき。
- ・特に高速交通体系に遅れないためにも重要。
- ・交通サービスの良し悪しが地域イメージを上げることになる。
- ・キーワードは、連続性、安定性、柔軟性、これらをまとめて「交通ネットワークの信頼性」という。
- ・ルートと構造に関して重視すべきことは、文化財（景観も含む）との共存、アクセス性とバイパス性の両立、現状交通課題の解決、である。

小林委員

配慮事項について

- 1) 経済効果（費用便益分析の結果）
- 2) 国土交通省で検討が進められている総合評価項目（環境影響、景観、住環境等を含む）
- 3) 地域内交通への影響
- 4) 文化財に関しては守るべき文化財の属性とは何か（何を守ろうとしているのか）を網羅的にリストアップしておく必要がある。

近藤委員

〔概念・キーワード〕

古代から未来への道

〔ルート・構造において重視すべき事項〕

- 1 大和が8世紀の当時に、道路緑化のさきがけとなった歴史をふまえ、道路緑化に新しい出発点（たとえば、greenery による amenity の創出）を形成すること。
- 2 平城宮大極殿、朱雀門などから春日山への眺望をはじめ景觀に配慮すること。
- 3 平城宮跡及び宮周辺をトンネル通過する場合は、文化財の保存に強く留意し、青函トンネルがドーバー海峡トンネルの範となった例に準じて、後世から評価されることを目標に計画施工すること。
- 4 ルートについて、京都府、奈良県の管轄ないし、道路、河川の敷地にこだわらずベストの解をもとめること。

〔その他〕

平城宮跡を中心とする都市計画基本図（1:2500）を、東西3km南北4km程度の範囲で入手したい。

坪井委員

文化財検討委員会の提言を尊重してルート・構造を検討すること。

山下委員

私個人としては、「ひとりひとりの市民の目線」をどう整理していくべきか、に重点を置くべきだろうと思っています。

(1) 市民の「身近な生活感覚」にたった視点からは、どうしても、例えば住環境への影響 自分の住んでいるところのまわりの混雑の緩和とか騒音その他の環境上の不利益とか慣れ親しんだ景観とかしかでてこないでしょう。

これに対しては、たしかに迷惑施設でもあるから、その種の被害はできるかぎり配慮をします、最小化しますとしかいえないし、配慮したかどうか、最小化できたかどうかの問題になってしまいます。

いうまでもなく、これらの考慮ももちろん重要です。また、「最小化」することはもっとも重要でしょう。

(2) そうではなくて、もうちょっと広域の、あるいは「奈良市民」として「奈良県民」として、あるいはもっと広くとらえてもいいと思いますが、そういう「地域の主体」として考えると、例えば道路の混雑も別の意味合いをもってきます。そういう視点から地域にとっての道路の「必要性」も出てくるといえるでしょうし、文化財保護の問題も出てくるといえるでしょう。

要するに、「地域社会の担い手」としての目線からのメリットデメリットと、「生活者」としての目線からのメリットデメリットを、うまく整理するべきだろうと思います。

(3) そのうえで、ルートや工法やコストなどの、あるいはバランスの視点から、「実現可能性」を考えることになるのではないかと思います。