

## PIプロセスキャンペーン報告

実施結果

平成15年3月7日(金)  
大和郡山会場(やまと郡山城ホール)  
参加人数: 69名(うち報道関係4名)

平成15年3月8日(土)  
奈良会場(奈良市西部会館)  
参加人数: 38名

平成15年3月10日(月)  
奈良会場(なら100年会館)  
参加人数: 51名

配付資料

大和北道路のQ & A  
アンケート依頼文  
アンケート  
大和北道路パンフレット  
大和北道路の検討状況  
返信用封筒  
ボールペン

実施内容

大和北道路PIプロセスの説明	}	(約1時間)
大和北道路の検討状況説明		
アンケートの趣旨説明		
会場からの意見聴取		(約1時間)

パネル展(大和北道路の検討状況)

質問コーナー

## PIプロセスキャンペーン報告

平成15年3月7日(金)大和郡山会場  
参加人数：69名(うち報道関係4名)

### (意見要旨)

トンネル案がよいと思う。工法は施工速度の速いシールドトンネルがよい。

東、西のルートでは現在の渋滞や交通事故は防げない。したがって、早く中央ルートに決定して、工法については文化財に影響のない手法を考えるべき。

大体3分の1の文化財調査が終わっている。大和北道路をつくるために調査が必要なところは重点的に発掘調査を行い対応すればよい。

平城宮跡の東を通ることがだめなら、朱雀門の跡を調査して朱雀門を復元したように、文化財の方で120mの朱雀大路を復元し、その下の30m幅で京奈和道をつくる方法を提案したい。

通過交通が3割と資料にあるが、道がよくなると通過交通が増えるのではないか。

古都奈良が世界遺産に指定されていることに鑑み、道路を計画していくに当たって、それを世界に対してどう説明していくのか。

「検討状況」の4つのエリアで十分検討を進めてもらいたい。

平城宮跡を壊すような行為をしてまで高速道路をつくるべきではない。現状の交通量からすれば、国道24号を4車線化すれば何とかなるのではないか。

4つのルート案はいずれもバッファゾーンもしくはハーモニーゾーンを通過している。国際的な問題になるおそれがある。世界遺産委員会、あるいは世界遺産センターとの関係でどのように議論を詰めていこうと考えているのか。

地下水検討委員会の検討結果については、一部批判的な意見が出ている。それに対して答えていくつもりがあるのか。

朝夕の交通渋滞、観光シーズンの渋滞。大和北道路の整備によってこれらすべてが解消するわけではない。もっと総合的な形での渋滞解消対策が必要である。

奈良市は京都とセットで観光面でのつながりが深い。一方、大和郡山市は物流センターが一つの特徴。それらの特徴を活かし、活性化するためにはバイパス的な整備がよい。

世界遺産を当然十分配慮すべきだが、経済の活性化、大和郡山市でいえば物流センターとの連絡性をいかによくするかが非常に重要。

ルートを決めるに当たって東、西へ振らないで欲しい。しかし、文化財を壊せという意味ではない。文化財との共存を図っていくのが一番よい。そんなに大切な文化財がないと思われる平城宮跡の東側の外れのルートは調査を早くすれば早くできるのではないか。

起終点をもう少し柔軟に考えればよい。大和中央道を活用するルートを考えるべき。

大和中央道を利用するルートがよい。

保津から郡山インターまでの風景をこれまでずっと見てきた。最近、連続した橋脚ができはじめている。その辺一帯の景観は既にこわされている。

平成15年3月8日(土)奈良会場

参加人数：38名

## (意見要旨)

4つのルート帯はいずれも世界遺産のバッファゾーンを通過しているが、起終点を動かしがたいものとしているからこういう問題が生じる。奈良市長は西大寺とか大安寺を世界遺産に追加登録と発言されている。追加登録の予定地も含めて避けるべき。

シンポジウムで大気汚染は心配いらぬとの発言あり。大気汚染によって文化財等にいろいろな影響が出ている現状を鑑みれば大気汚染は深刻な問題だと思う。

地下水検討委員会の結果が非常にずさんだと言われている方がいると聴いている。きちんと地下水に関する調査をした上でルートを検討すべき。地下水については有識者委員会においてきちんと対応して欲しい。有識者委員会としては地下水検討委員会での検討結果を尊重する趣旨は理解できるが、もう少し柔軟に対応できないか。

住民の声が有識者委員会にきちんと届くシステムを作って欲しい。中央エリアを通過して、平城宮跡の下をくぐって効率的な道路をつくるべき。

現実的なルートとしては国道24号の上に高架をつくるルート。大和北道路は非常に重要な道路なので早くつくるべき。文化財を軽視するのではなく、十分文化財にも配慮しながら早く道路をつくってほしい。具体的には中央ルートがよい。

環境とか費用とかをマトリックス状に検討結果を整理する。どれがベターなのか一般の人が分かるような形で示してもらいたい。

特に奈良県南部に行くのに時間がかかる。非常に道路が混雑しているため行動範囲が制約されている。早く道路を整備して行動範囲を広げることがきちんとしてほしい。

平城宮跡の下をトンネルで通す案は委員会の検討案からはずされたが、住民からその案の復活の意が出た場合、検討の対象とするのか。

4つのルート帯以外に京都と同じように文化密度の高い中心地を避けて、どこか遠いところに高速道路をつくる案を考えるべき。

西側ルートは良好な住宅地で高速道路を通すのは現実的でない。東側ルートは危険物積載車両の通行が規制され非常に問題のあるルート。

24号の高架案。法華寺～郡山間を高架橋にしたらよい。

大和北道路を有料とするのは非常に困難。

本来、高速道路のトンネルに危険物積載車両を通すべきではないのではないか。

起終点をもっと柔軟に。具体的には学研の方から押熊、富雄川等を通過するルートも考えられる。

平成15年3月10日(月)奈良会場

参加人数：51名

## (意見要旨)

検討状況のルート案はいずれもバッファゾーン、ハーモニーゾーンを通過している。これで文化財を守っていけるのか危惧している。

平城宮跡直下の案を検討の対象から外したことについては評価する。

世界遺産委員会(イコモス)の専門家の意見を聞く必要がある。

京奈和自動車道によって、古代の人が残してくれた遺産、平城宮を壊さないでほしい。

地下水について専門家の方々が大丈夫だという結論を出されているが、大自然の摂理はなかなか簡単に予測できるものではない。

換気塔について。景観上の問題と排ガスによる周辺の大気汚染の問題。渋滞問題の解決策は、もっと検討を重ね、みんなが納得できる生活道路をまず考えるべき。

大和北道路が高速道なら、例えば京都方面へ行くとき非常に使いにくい。

24号を通過している交通が3割。全て大和北道路に転換するのか疑問。

柏木町付近の沿道には大規模商業施設が立地。渋滞対策として国道24号を立体化していくことも大和北道路とは別に検討すべき。

大和郡山から和歌山県境の区間を早く整備すべき。そうすれば大和北道路も自然とできるようになる。

検討状況の案はいずれもバッファゾーンもしくはハーモニーゾーンを通るようになってきているが、今の道路を活かして交通問題に対応していくことを考えなければならない。

奈良のバッファゾーン、ハーモニーゾーンの中から大型車を排除し、まちの中では小さな車で人やものを移動させるべき。

24号の立体化もしくは拡幅するなどの方法が考えられる。

行き止まりをなくし、現在の道路をネットワーク化する。きちんと目的地に行けるような道路を整備する。

大阪や京都向けには、バイパスをもっと充実させるべき。

高速道路にこだわらず、もっと公共交通機関を利用することをPRすべき。

大和北道路が整備されれば県外からさらに多くの自動車が増えるようになる。それが果たして奈良にとって良いことなのか。

地下水は現状ではきちんと解明しきれていないのではないかと指摘がある。疑わしきは実施せずを基本スタンスに。

文化財の調査をもっと促進して調査が終わってからトンネルに着手してもいいのではないか。それまでの間は国道24号の交差点立体等で対応すれば良い。

今後さらなる県民の負担増となる道路計画は進めるべきでない。

中央ルートではなく、平城宮跡を大きく外して東の山中へトンネルを掘るのがよい。

京奈和自動車道が奈良のところで途切れている。高速道路はつながないと意味がない。観光客の減少に歯止めをかけるためには、自動車の利用率の高い若い層が来訪しやすいように道路整備を進めるべき。

シールド工法による悪影響等を検討しなければならないが、トータルでは地下案がいいのではないか。